SKRZYDLATA POLSKA

NR 5 (917) ● 2. II. 1969 ● ROK XXV/XXXIX ● CENA ZŁ 2

W numerze:

- SZKOŁA PILOTÓW ZAWODOWYCH
- EMERYTURY LOTNICZE: KOMU I ILE?
- W ŚRODKU AZJI
- WIELKI ŁADUNEK – MAŁA WYSOKOŚĆ
- ZATOR

Młodość, uroda, wdzięk — to atrybuty doskonale pasujące do lotnictwa. Na zdjęciu: Nina Richter w kabinie „Junaka-3". Foto: B. Koszewski

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale — FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów:
PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie — 26 zł
Półrocznie — 52 zł
Rocznie — 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" — Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 496 P-7

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

„LOTNIK SKRZYDLATY WŁADCA ŚWIATA BEZ GRANIC..."

CZĘSTO podczas różnych uroczystości lotniczych wpada w ucho żywa, piękna i wymowna melodia marsza lotników, skomponowana przez Stanisława Latwisa z tekstem Aleksandry Zasuszanki-Dobrowolskiej, obecnego kustosza Muzeum Świętokrzyskiego w Kielcach, z wykształcenia historyka literatury.

Panią Aleksandrę, często zabieganą, wyjeżdżającą w teren za nowymi „zdobyczami" dla muzeum, trudno jest zastać. Miałam szczęście, że udało mi się ją spotkać i odbyć rozmowę. Informacja moja nie byłaby

Aleksandra Zasuszanka-Dobrowolska

pełna, gdybym nie dodała, że jej to zasługą jest zorganizowanie Muzeum Sienkiewicza w Oblęgorku, Kochanowskiego w Czarnolesie, a ostatnio Żeromskiego w Kielcach. Przed wojną p. Zasuszanka pracowała jako polonistka w Liceum im. Kochanowskiego w Warszawie. Liceum to posiadało najliczniejsze koło LOPP, mające na swym koncie kilka wyszkolonych pilotek, między innymi obecnie pracującą w PLL „LOT" p. Wiesławę Kozierską.

— Czy właśnie opieka nad tym kołem wzbudziła Pani zainteresowanie lotnictwem? — spytałam.

— Odwrotnie. Podjęłam się tej opieki, ponieważ od czasów studenckich interesowało mnie latanie. Niestety bierne: mam wrodzoną wadę wzroku.

— A jakie było pierwsze zetknięcie się Pani z lotnictwem?

— Był to rok 1931. Wakacje spędzałam w Kielcach. Doszły do mnie wieści, że jakaś grupa doświadczalna oblatuje na szybowcu tereny koło Chęcin. Bardzo pragnęłam, by Kielce posiadały swoją Szkołę Szybowcową. Któregoś dnia w rzęsistym deszczu człapałam konną furmanką z Chęcin do Polichna, z zapasem ciastek i kiełbasy. Obok szybowca pod brezentową płachtą chronili się od ulewy studenci Politechniki Warszawskiej: Wiesław Stępniewski, Tadeusz Ciastuła, Zbigniew Oleński, Roland Kalpas, Kazimierz Kula — późniejsi konstruktorzy i piloci. Był z nimi sam Szczepan Grzeszczyk, tworzący w tych latach podwaliny pod polskie szybownictwo.

— I co powiedział Grzeszczyk?

To, że Polichno ma świetne prądy wstępujące. Odtąd datuje się sława Polichna.

Otwarcie Szkoły w 1932 r., było wielkim świętem. Pamiętam, jak Tadeusz Pruszkowski siadł na poletku swoim prywatnym samolotem, po czym dowcipnie przemawiał. Jerzy Bajan woził pasażerów, między innymi i moją matkę.

W owym czasie pisywałam systematycznie o szybownictwie w „Gazecie Kieleckiej", „Kurierze Warszawskim", miewałam audycje w radio.

— Pisała Pani również wiersze, które wspomina Maria Kann w swej książce, o czasach okupacji „Niebo nieznane".?.

— Były i wiersze. Bardzo słabe. Ależ któż w młodości ich nie pisze? W latach trzydziestych żyliśmy lotnictwem. Rozwijało się ono na naszych oczach. Na zawodach triumfowały maszyny polskiej konstrukcji i polscy piloci.

— A jak powstał marsz lotników?

Kiedy Stanisław Latwis, przeniósłszy się ze szkoły saperów do lotnictwa, był szczęśliwy z przydzielenia go do 111 eskadry myśliwskiej im. T. Kościuszki. Marzył, by eskadra jego posiadała własną piosenkę. W rodzinie jego często grywano marsza kosynierów kościuszkowskich. Spisałam tę melodię i ułożyłam do niej tekst. Któregoś dnia otrzymałam zaproszenie do eskadry. Sportowym samolotem przewieziono mnie z lotniska mokotowskiego na Okęcie. W kasynie panował miły

por. pil. Stanisław Latwis

nastrój. Odśpiewano pieśń, było wino, kwiaty, a dowódca kpt. pil. J. Kępiński wręczył mi honorową odznakę eskadry. Z perspektywy lat widzę, że można było napisać tekst prościej. Ale cóż — tak go napisałam, tak go potem drukowano.

— Kiedy więc marsz wyszedł w druku?

Najpierw został nagrany. Wspólnie z por. Latwisem zapłaciliśmy za nagranie firmie „Syrena". Śpiewał chór Juranda. Płyta wyszła w samą porę, bo w 1934 r., odbył się Challenge. Zwyciężył Jerzy Bajan i gdy wylądował na Mokotowie, poprosił, by grano mu marsza lotników. Całe lotnisko rozbrzmiewało tą melodią. Od tej chwili pieśń 111 eskadry stała się niejako oficjalnym hymnem lotników, śpiewał ją cały Dęblin. A potem firma Arcta wydała trzykrotnie nuty w muzycznym opracowaniu Feliksa Rybickiego.

— Co się stało z por. Latwisem?

Zginął w 1935 r., jako instruktor Szkoły w Dęblinie. Pogrzeb przy dźwiękach jego marsza odbył się na Powązkach. Niestety, na skromnej tablicy grobowej nie ma ani słowa, że dał ukochanemu przez siebie lotnictwu melodię, która towarzyszyła wszystkim lotniczym smutkom i radościom. Powieść J. Meissnera o Stanisławie Latwisie pt. „Pilot gwiaździstego znaku" nie załatwia wszystkiego.

— Czy kontakt ze 111 eskadrą utrzymywany był przez Panią nadal?

Owszem, szczególnie w okresie, gdy dowódcą był kpt. Z. Krasnodębski. Był to rok 1940 i był to Dywizjon 303. Jeśli chodzi o marsza, grywano go stale. Pamiętam angielskie lotnistko w Świnderby, gdy gen. Żeligowski wręczał gen. Sikorskiemu sztandar przesłany lotnikom od kobiet z kraju za sprawą kpt. pil. Jana Hryniewicza. Lotnicy poprosili mnie wówczas na matkę chrzestną sztandaru. W drzewcu, którego fundatorem był konstruktor lotniczy Krzysztof Dobrowolski, jest 13 gwoździ, między innymi i mój.

W chwili tak wzruszającej towarzyszył nam również marsz lotników. Śpiewano:

„A jeśli z nas
ktoś legnie wśród szaleńczych jazd,
czerwieńszy będzie kwadrat
nasz lotniczy znak...".

Przedwojenny dowódca Centrum w Dęblinie płk Iwaszkiewicz szedł obok gen. Sikorskiego, który dekorował Krzyżem Virtuti Militari rannych lotników, o kulach, na noszach, przywiezionych na szpitalnych wózkach. Marsz lotników nie milkł. Śpiewano dalej:

„Znów pełny gaz
bo cóż, że spadła któraś z gwiazd,
gdy cała wnet eskadra
pomknie na szlak.

— Musiała być wtedy Pani dumna?

Dumna? Nigdy. Byłam szczęśliwa, że moje słowa są przydatne.

Rozmawiała: MARTA DOMAGAŁA

z lotniczego podwórka

● **W AEROKLUBIE** Poznańskim odbyła się uroczystość wręczenia odznak mistrzów sportu dwóm pilotom szybowcowym: Waldemarowi Ratajczakowi i Jerzemu Lisieckiemu. Obydwaj wypełnili obowiązujące normy w ubiegłorocznym sezonie lotnym. W ten sposób liczba pilotów — mistrzów sportu wzrosła w Aeroklubie Poznańskim do 6. Wcześniej tytuł mistrza sportu zdobyli: Rajmund Jakub, bracia Misiek i Gromosław Czempiński.

● **POŁĄCZENIE** Katowic z Warszawą i Gdańskiem ma powodzenie. W ubiegłym roku samoloty An-24 i IŁ-14 przewiozły z Katowic do Warszawy i Gdańska około 30 000 pasażerów. Ponadto przewieziono 150 ton frachtu.

● **AEROKLUB** Kujawski zamierza, w związku z 25-leciem Polski Ludowej, urządzić w br. szereg imprez. Z udziałem Aeroklubów: Pomorskiego, Grudziądzkiego i Włocławskiego przewiduje się urządzić spadochronowe i samolotowe „turnieje 5 miast". W Inowrocławiu odbędą się doroczne mistrzostwa Pomorza w akrobacji samolotowej, eliminacje modelarzy, czynny będzie centralny ośrodek szkoleniowy dla członków kadry narodowej w akrobacji samolotowej oraz odbędą się sprawdziany pilotów-akrobatów.

200 DIAMENTOWYCH ODZNAK POLSKICH SZYBOWNIKÓW

DOSKONALE rozpoczęli 1969 r. nasi szybownicy. W dniu 14 stycznia br. **Jan Górecki** z Torunia przewyższeniem 5 600 m (wysokość absolutna nad poziom morza — 6 850 m), uzyskanym na fali jeleniogorskiej, zdobył swój trzeci diament i jako 199-ty wpisał się na listę polskich pilotów posiadających diamentową odznakę szybowcową. W dniu następnym poznaliśmy nazwisko pilota, który zdobył dwusetną odznakę diamentową w Polsce. Jest nim 26-letni pilot Aeroklubu Wrocławskiego **Włodzimierz Żołud.** Również na jeleniogórskiej fali uzyskał on diamentowe przewyższenie 7 700 m (wys. abs. 8 950 m).

Tak więc w ilości odznak diamentowych w dalszym ciągu dzierżymy prym na świecie. Łącznie na świecie zdobyto według ostatnich oficjalnych danych z grudnia ub. r. 706 odznak diamentowych (wraz ze wspomnianymi tu dwiema odznakami naszych pilotów).

A oto pozostałe meldunki z Jeleniej Góry nadesłane nam przez Jana Klękę. **14 stycznia br.: Janusz Bańczerowski** (Zielona Góra) — 3 120 m przewyższenia (4 620 m wys. abs.) złota odznaka. **15 stycznia br.: Waldemar Teska** (Poznań — 5 930 m (7 300 m) — 2 diament; **Ryszard Skrzypczak** (Krosno) — 5 450 m (6 600 m) — złota plus 1 diament; **Andrzej Lewandowski** (Łódź) — 3 450 (4 850 m) — złota; **Marian Felczykowski** (Toruń) — 5 180 m (6 430 m) — 2 diament; **Jerzy Felde** (Grudziądz) — 4 250 m (5 500 m) — złota; **Bogdan Tomicki** (Wrocław) — 5 650 m (7 000 m) — złota plus 2 diament; **Ryszard Palczyński** (Grudziądz) — 3 770 m (5 120 m) — złota; **Bogdan Laus** (Gdańsk) — 3 400 m (4 650 m) — złota.

Ponadto treningowe przewyższenie uzyskali: 5 000 m — Wiesław Dziedzio i Jan Jasinski; 3 000 m — Adam Barycza, Włodzimierz Taranek, Alfred Drożdżyński.

Równolegle z jeleniogórską dała o sobie znać fala tatrzańska. A oto ci z pilotów przebywających wówczas w Nowym Targu, którzy zdobyli warunkowe przewyższenia:

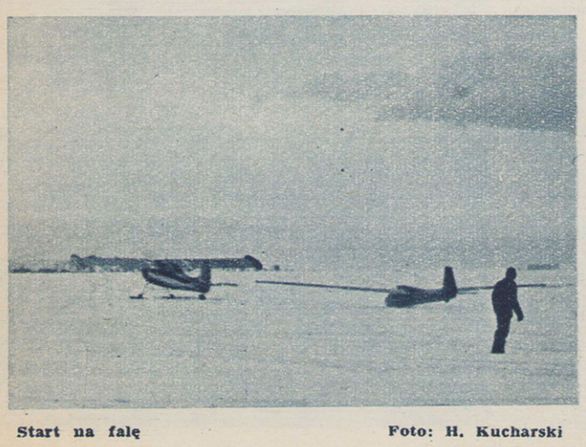
15 stycznia br.: Andrzej Macuta (Warszawa) — przewyższenie 5 700 m (wys. abs. 7 800 m) — 2 diament; **16 stycznia br.: Henryk Kucharski** (Warszawa) — 5 640 m (7 600 m) — 2 diament; **Jacek Popiel** (Gliwice) — 6 130 m (8 250 m) — złota plus 2 diament; **Stanisław Wisnik** (Słupsk) — 5 410 m (7 500 m); **Krzysztof Kasprowicz** (Kraków) — 3 390 m (5 600 m) — złota.

Na zakończenie tej optymistycznej notatki kilka uwag krytycznych o organizacji lotów falowych, pióra wspomnianego już tu Jana Klęki.

„Warto zaznaczyć, że ilość przewyższeń diamentowych w tym dniu mogła być dużo większa, gdyby Aeroklub Jeleniogórski posiadał na okres falowy radiostacje RS-3. Posiadane dwie sztuki (eksploatacja próbna) są dużą pomocą w lotach falowych, gdyż nie ulegają częstym uszkodzeniom jak radiostacja RS-2. Zwiększyłoby się również bezpieczeństwo lotów. Obecnie bowiem zachodzi często konieczność natychmiastowego lądowania przy pogarszających się warunkach atmosferycznych. Otrzymana z APRL radiostacja R-800 N zdaje egzamin przy współpracy z RS-3. Szkoda, że nie posiadamy ich więcej. Warto również wspomnieć o braku odpowiedniej ilości ciepłego obuwia dyspozycyjnego dla pilotów, co również ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa i higieny".

Podobne i inne problemy występują również w Aeroklubie Tatrzańskim.

(kh+jk)



Start na falę

Foto: H. Kucharski

POLSKA Z LOTU PTAKA

WROCŁAW. Tak wygląda okolica placu PKWN i ulicy Grabiszyńskiej z kabiny samolotu sportowego.

Foto: G. Kurzajczyk

ECHA LOTU

KOSMICZNE ASPIRACJE BONN

ROZPATRUJĄC udział poszczególnych krajów w badaniach kosmicznych, przyzwyczailiśmy się już niemal do wymieniania dwóch nazw: ZSRR i USA. Obraz poczynań obu tych iście kosmicznych potęg, gdy idzie o zakres i rozmach dokonywanych eksperymentów, często przysłania inny fakt, a mianowicie ten, iż w badaniach kosmicznych zaangażowane są poważnie również kraje zachodnioeuropejskie, wśród których w czołówce postępuje trójka: Anglia, Francja i NRF.

Kolejność uszeregowania tych krajów, gdy wziąć pod uwagę stopień ich zaangażowania w badaniach, nie jest już jednak taka jak wyżej. Oto w ostatnich czasach, niemal niepostrzeżenie, na pierwsze miejsce zaczyna wysuwać się NRF.

Jak to się stało? — zapytamy. Tu należałoby raczej postawić przedtem inne pytania: Po co? W jakim celu prowadzi NRF te badania?

Nie jesteśmy naiwni, możemy od razu na nie odpowiedzieć: eksperymenty w wielkiej mierze mają cel wojskowy.

Oto maleńki przykład. Zagadnieniem ogromnego znaczenia dla nowoczesnej techniki militarnej jest tzw. problem powrotu, dotyczący etapu przejścia bojowych głowic nuklearnych przez gęste warstwy atmosfery, bezpośrednio poprzedzającego etap ich dotarcia do wyznaczonego celu. Problemem powrotu uczeni zachodnioniemieccy zajmują się od 1962 roku, a więc od samego początku powojennej otwartej działalności w dziedzinie techniki rakietowej. Badania finansowane są przez ministerstwo nauki. Zmierzają — zgodnie z oficjalnymi oświadczeniami — do budowy trójstopniowej rakiety, która mogłaby wprowadzić 3-tonowy ładunek na 350-kilometrową orbitę wokółziemska. Dwa pierwsze stopnie rakiety, zaopatrzone w płaszczyzny nośne, powracałyby na Ziemię, nadając się do wykorzystania później.

Badania problemu powrotu realizowane są w szeregu laboratoriach zachodnioniemieckich, a przede wszystkim w zakładach Junkersa, Messerschmitta i Bölkowa. Zaś militarne zainteresowania tych zakładów znane nam są nie od dzisiaj. Mniej wiemy o ich coraz silniejszych powiązaniach z najbardziej zmilitaryzowanymi ugrupowaniami przemysłu amerykańskiego, do jakich np. należy Boeing.

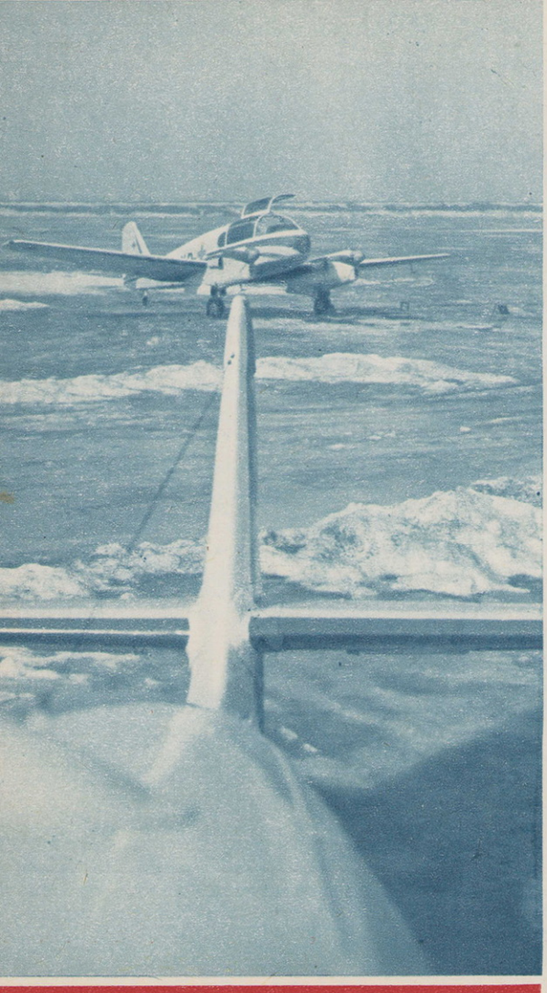
Przypomnijmy sobie, kiedy w NRF zaczęto się zajmować badaniami kosmicznymi. Podjęto je w roku 1962, zaś początkowo niedużo środki finansowe, kierowane na ten cel, urosły w 1966 roku do kwoty 50 milionów dolarów. Jak się okazuje, liczba ta stanowi prawie jedną trzecią ogólnych zachodnioeuropejskich wydatków na badania kosmiczne (170 mln dolarów w 1966 roku). To ogólne wydatki — by mieć pełne proporcje — stanowią około jedną trzydziestą wydatków amerykańskich na analogiczny cel.

Kwoty, wydatkowane w NRF na badania kosmiczne, wykazują silniejsze tendencje wzrostowe niż w innych krajach EUROSPACE (rada zachodnioeuropejskich ugrupowań przemysłowych, zainteresowanych rozwojem badań kosmicznych). W roku 1971 mają one osiągnąć poziom 125 milionów dolarów, w ciągu 5 lat ulegną więc 2,5-krotnemu wzrostowi.

Charakterystyczna jest postawa zajmowana przez NRF w EUROSPACE oraz w podporządkowanych jej zachodnioeuropejskich organizacjach międzynarodowych ELDO i ESRO. NRF, wyraźnie to widać, uważa iż znalazła wreszcie długo oczekiwaną, oficjalną podkładkę do rozwijania badań kosmicznych i korzysta z tego faktu bez zbytniego rozgłosu, lecz w sposób jak najbardziej efektywny, umacniając ze wszystkich sił swoją pozycję.

Jak się wydaje, problematyka napędu rakietowego zajmuje czołowe miejsce w całokształcie badań kosmicznych NRF. Zielone światło dla rozwoju tej dziedziny badań stanowiło zlecenie NRF budowy trzeciego, ostatniego stopnia „zachodnioeuropejskiej rakiety nośnej". Specjaliści zachodnioniemieccy szczególnie interesują się problemem wysoko wydajnych silników rakietowych na paliwo specjalne i badaniami w dziedzinie różnego rodzaju napędu rakiet, z uwzględnieniem energii słonecznej i energii jądrowej. Szczególnie ta ostatnia już w ciągu najbliższych kilkunastu lat powinna się wysunąć w technice rakietowej na pierwsze miejsce, dystansując napęd chemiczny. Program badań w dziedzinie „nauk kosmicznych" cechuje szeroki front prac podstawowych, skierowanych w przyszłość. Wszystkie badania oparto na solidnej bazie aparaturowo-technicznej, rozwijanej z każdym rokiem.

NRF, jak widać, chce w pełni opanować zakres możliwości, jakie niosą ze sobą badania kosmiczne, aby już w niedalekiej przyszłości zająć się nie tylko cywilnymi, lecz i wojskowymi zastosowaniami rakiet i satelitów. A czym to dla nas grozi — wiemy chyba dobrze. (D)



„SKRZYDLATA" proponuje

UTWORZENIE SZKOŁY PILOTÓW ZAWODOWYCH

JERZY POMIANOWSKI

Wśród uchwał V Zjazdu naszej Partii, tam gdzie mowa jest o szkolnictwie, znajdujemy stwierdzenie o potrzebie lepszego przygotowywania młodzieży do konkretnych zawodów, o celowości rozwoju szkół przyzakładowych, specjalizacji w nauczaniu. Słowa te, wypisz wymaluj, w całej rozciągłości należy odnieść do aktualnej sytuacji w lotnictwie cywilnym.

NIE ulega wątpliwości, że pilot zawodowy jest cennym specjalistą, a jego wykształcenie niezmiernie kosztowne. Tymczasem, nie licząc sporadycznych kursów instruktorskich organizowanych przez Aeroklub PRL, sprawą kształcenia kadr dla lotnictwa cywilnego nie zajmował się praktycznie nikt i było całkowicie dziełem przypadku, kto i jaką drogą stawał się pilotem zawodowym. Ba, przez wiele nawet lat instruktorzy-piloci mieli zwykłe sportowe licencje. W rezultacie takiej sytuacji rozwijające się przedsiębiorstwa lotnicze (PLL LOT, LZUG, sanitarne), korzystały z rezerw, które na lotniczym rynku pracy stanowili weterani drugiej wojny światowej, byli piloci wojskowi, a wreszcie długoletni piloci sportowi oraz instruktorzy. Teraz rezerwy te praktycznie się wyczerpały — świadczą o tym choćby dane z ostatnich akcji przyjmowania kandydatów na pilotów komunikacyjnych w PLL LOT.

Korzystanie zresztą z tych rezerw pilotów zawodowych, miało — nie ma co ukrywać — i swoje złe strony. Przede wszystkim kandydaci na pilotów zawodowych z tej grupy byli już zaawansowani w latach, z reguły mieli powyżej lat trzydziestu. Nierzadko pracę w charakterze pilota zawodowego podejmowali ludzie z wyższym wykształceniem i stażem zawodowym w innej specjalności (np. jednym z pilotów komunikacyjnych jest doktorant, były starszy asystent Akademii Górniczo-Hutniczej), co w sensie społecznym jest bezsprzecznie stratą. Pokrzywdzone też czuły się czasem aerokluby regionalne, gdy zostały ogołocone ze swoich instruktorów (których się niełatwo dochowały!) i miały trudności w znalezieniu równie wartościowych następców na własnym terenie (mieszkanie?!). Ale, jak już rzekliśmy, i tych rezerw obecnie już nie staje.

Cóż więc czynić w takiej sytuacji? W odpowiedzi na to pytanie „Skrzydlata" proponuje: **powołajmy do życia SZKOŁĘ PILOTÓW ZAWODOWYCH!** Pilotów, którzy będą pracowali w lotnictwie komunikacyjnym, gospodarczym, sanitarnym i sportowym (instruktorzy). Wspomnijmy tu, ilu cennych ludzi pracuje do dziś w lotnictwie po ukończeniu istniejącej przed dwudziestu mniej więcej laty Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

Oczywiście utworzenie Szkoły Pilotów Zawodowych opierać się musi nie na argumentach uczuciowych, ale na konkretnych, uzasadnionych i dokładnie sprecyzowanych potrzebach społecznych. Czy takie potrzeby istnieją? I jakie one są (to z kolei będzie rzutowało na wielkość przedsięwzięcia)?

USTALAMY ZAPOTRZEBOWANIE

W celu ustalenia zapotrzebowania na nowych pilotów zawodowych „Skrzydlata" przeprowadziła rekonesans w zainteresowanych instytucjach. Popatrzmy, jak tam ocenia się liczbę ewentualnych absolwentów Szkoły Pilotów Zawodowych, którzy mogliby znaleźć zatrudnienie w najbliższych latach.

Polskie Linie Lotnicze LOT prowadzą niezwykle staranną analizę aktualnego stanu posiadania i planowanego zatrudnienia personelu latającego. Przedsiębiorstwo systematycznie i bardzo dynamicznie rozwija się. Dowodem tego liczba członków załóg w poszczególnych latach. Oto dane:

1964 r — 100%
1965 r — 110%
1966 r — 177%
1967 r — 193%
1968 r — 234%
Plan — 1969 r — 250%
1970 r — 305%

Jak łatwo się domyślić, ten szybki wzrost liczby personelu latającego PLL LOT wynika z powiększenia się stanu posiadania w sprzęcie oraz pomnożenia zadań. Mówiliśmy o tym, że w ostatnich latach zatrudniano w lotnictwie pilotów z tak zwanej rezerwy. W PLL LOT, gdzie przewiduje się, kiedy i ilu pilotów odejdzie na emeryturę (bardzo pożyteczne badania!), wyliczono też średni wiek pilota. W końcu ubiegłego roku wynosił on w tej instytucji:

średnio — 37,3 roku, a w poszczególnych grupach:

piloci Il-18 — 41,7 roku
piloci An-24 — 36,7 roku
piloci Il-14 — 34,0 roku

Ocena potrzeb lotnictwa komunikacyjnego wynika więc z planowanego rozwoju przedsiębiorstw i — można by to tak nazwać — ubytków naturalnych, takich jak wejście w wiek emerytalny, utrata zdrowia, a także przypadków losowych. Zakłada się przy tym, że piloci PLL LOT nie znajdą gdzieś intratniejszego zajęcia i nie będą w skali rzutującej na politykę kadrową przedsiębiorstwa sami rezygnowali z pracy. Po uwzględnieniu tych wszystkich czynników, zważywszy, że do LOT-u przychodzą też piloci z wojska, roczne zapotrzebowanie na kandydatów do pracy w charakterze pilota komunikacyjnego, określono nam na 20 osób. Oczywiście jest to liczba orientacyjna i raczej — celowo — zaniżona.

Lotnictwo sanitarne znajduje się w okresie pewnej stabilizacji. Liczba pilotów sanitarnych jest w ogóle nie tak wielka i w związku z tym kierownictwo Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego ocenia liczbę rocznego zapotrzebowania na absolwentów Szkoły Pilotów Zawodowych na 3 osoby.

Aeroklub PRL i działające w tej organizacji przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego mają — w ocenie kierownika działu kadr ZG APRL — znacznie większe potrzeby na młodych pilotów zawodowych. Trudno sprecyzować je w konkretnej liczbie, ponieważ Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych rozwija działalność i na terenie kraju i za granicą. Ilość zatrudnionego personelu zależna będzie od koniunktury i otrzymanych zamówień. W każdym bądź razie rząd wielkości sięga 15 osób rocznie.

Nie licząc więc (mała rotacja, jednostkowe przykłady) innych możliwości zatrudnienia młodych pilotów zawodowych w zakładach sprzętu lotniczego itp. — roczne zapotrzebowanie na absolwentów proponowanej przez nas Szkoły Pilotów Zawodowych wynosi około 40 osób!

Dla całokształtu obrazu trzeba dodać, że zajmujący się eksportem specjalistów „Polservice" nie widzi możliwości zatrudnienia polskich pilotów za granicą, jako sprawy nie przynoszącej

korzyści naszej gospodarce. Na to więc liczyć nie można, by nasi piloci zatrudnieni za granicą „zarabiali" dewizy, dla kraju.

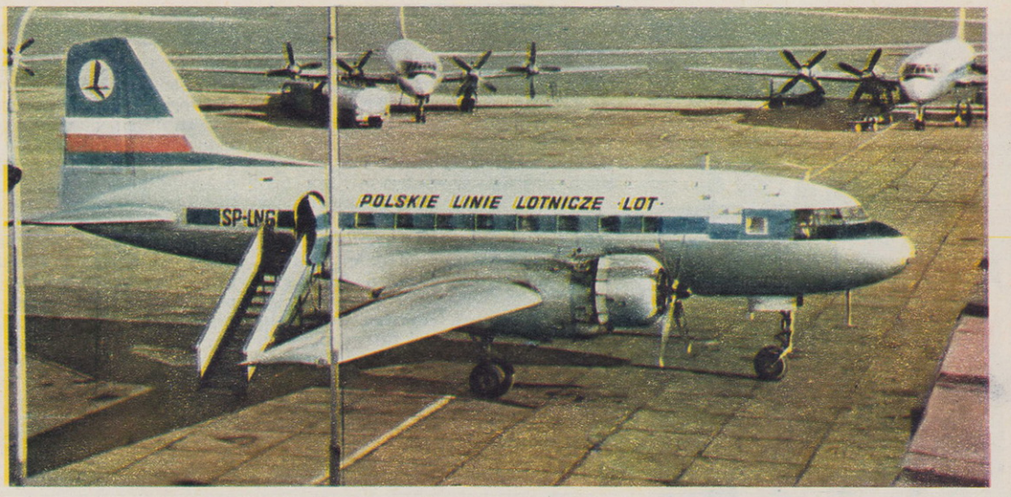
DLA KOGO TA SZKOŁA?

Te i następne kwestie traktujemy już jako dyskusyjne. O ile bowiem bezsporna, naszym zdaniem, jest celowość utworzenia Szkoły Pilotów Zawodowych, to pozostałe zagadnienia, w pewnym sensie robocze, mogą posiadać różne dobre rozwiązania. Przedstawiony tu nasz punkt widzenia nie pretenduje do idealnego, a ma na celu pokazanie jednego z wariantów.

Do Szkoły Pilotów Zawodowych powinni być przyjmowani młodzi ludzie bezpośrednio po maturze. Z kandydatami nie powinno być trudności, zważywszy, że niełatwy i odpowiedzialny zawód pilota jest dobrze oceniany. Uposażenie pilota zawodowego może sięgać i dyrektorskiej pensji! Można się raczej spodziewać nadmiaru kandydatów. Pierwszeństwo powinni mieć członkowie aeroklubów, mający staż szybowcowy bądź spadochronowy. Uczniowie szkoleni byliby na zasadzie obustronnego kontraktu — to znaczy zobowiązani byliby do pracy w zawodzie pilota przez odpowiednią liczbę lat (podobnie jak to wygląda w wojsku). Rozumie się, że kandydaci przechodziliby pełny zakres badań lotniczo-lekarskich.

PROGRAM, UMIEJSCOWIENIE, ORGANIZACJA

Szkoła Pilotów Zawodowych winna mieć status szkół pomaturalnych. Okres szkolenia dla kandydatów, posiadających nawet zerowe zaawansowanie lotnicze — chyba wystarczy dwuletni. W czasie pobytu w szkole, oprócz teorii i nauki pilotażu, uczniowie może mogliby zaliczyć służbę wojskową (analogicznie do Studium Wojskowego na uczelniach), a także przez odpowiedni dobór ćwiczeń i gier fizycznych, podnieść ogólną kondycję. W zakresie nauki pilotażu program kończyłaby licencja pilota zawodowego i możliwie dużo wylatanych godzin. Mogłoby to być gdzieś około 400 godzin lotów na ucznia, w ramach których zdobywałby on uprawnienia do wykonywania wszystkich rodzajów lotów — łącznie z IFR — i na wszystkich typach samolotów do An-2 włącznie. To szeroki program, ale w warunkach konkurencji, pod stałym nadzorem instruktora, możliwy chyba do realizacji.



Absolwenci Szkoły Pilotów Zawodowych znajdą zatrudnienie w lotnictwie komunikacyjnym (zdjęcie wyżej) sanitarnym (foto z lewej) i gospodarczym (u dołu).

Po ukończeniu programu Szkoły uczniowie byliby kwalifikowani (konkurs?) do poszczególnych przedsiębiorstw lotniczych.

Spośród możliwych lokalizacji Szkoły wiele względów wskazuje na uprzywilejowane miejsce Leszna. Wybudowany internat budzi już zainteresowanie w powiecie, bo nie jedna instytucja nielotnicza miałaby chrapkę na ten obiekt. Istnieje tylko jeden szkopuł, przy ogromnej masie zalet umiejscowienia Szkoły w Lesznie, ten mianowicie, jak pogodzić w ciągu czterech miesięcy szybowników ze Szkołą, chociaż na samolotach można latać od świtu do 9.00—10.00, czyli wówczas, gdy zwykle dopiero rozpoczynają się loty szybowcowe. Trzeba by tę sprawę dobrze rozważyć, bo pomieszczenia, sprężyste kierownictwo, doborowy trzon kadry lotniczej i technicznej (musiałaby być ona odpowiednio powiększona) — w naszej ocenie przeważają ewentualne trudności, które można przy dobrych chęciach rozwiązać. Np. w okresie mistrzostw — urlopy dla uczniów, obóz wojskowy, praktyki itp.

W obecnej sytuacji ustawienie organizacyjne Szkoły wydaje się być możliwe jedynie przy Aeroklubie PRL. Organy Ministerstwa Komunikacji nie mają ani odpowiednich kadr, ani zaplecza. Oczywiście, by zajęła się tym organizacja lotnictwa sportowego — musi mieć ona z tego odpowiednie korzyści. Czy jest to możliwe? Z pewnością!

Po prostu utworzenie szkoły muszą poprzedzić umowy patronalne z odpowiednimi instytucjami. Każda z nich powinna płacić za każdego otrzymanego absolwenta Szkoły. Przy odpowiedniej kalkulacji, w którą wliczono by oprócz wszystkich kosztów także i ryzyko handlowe, opłaciłoby się to i Aeroklubowi i przedsiębiorstwom, które przyjmowałyby do pracy młodych, o wysokich kwalifikacjach ludzi.

Jeszcze jedno pytanie ciśnie się na usta, kiedy rozważa się projekt Szkoły Pilotów Zawodowych — co ze sprzętem? Zwłaszcza tym podstawowym? Jeśli nie mogłyby być to „Biesy", to należałoby wykorzystać zainteresowanie przedsięwzięciem PLL LOT i skłonić je, by może w ramach transakcji handlowych przedsiębiorstwa importowały — na przykład — kilkanaście „Jaków-18". To zresztą nie jedyna trudność, jakie przewidujemy w związku z uruchomieniem Szkoły Pilotów Zawodowych. Będzie tych problemów ogromnie dużo. Ale celowość, społeczne zapotrzebowanie na taką Szkołę jest niewątpliwe. Korzyści, które przyniesie — ogromne. Świadomość tego, wierzymy, powinna dodać zainteresowanym instytucjom i ludziom ducha. Otwieramy zatem dyskusję na temat Szkoły Pilotów Zawodowych.

Wyżej: Za sterem samolotu rolniczego.
Foto: B. Koszewski (2), M. Kobrzyński i J. Pomianowski

EMERYTURY LOTNICZE KOMU I ILE?

Seniorzy lotnictwa podczas towarzyskiego spotkania z okazji ostatniego, grudniowego Zjazdu Seniorów Lotnictwa we Wrocławiu.
Foto: GRZEGORZ KURZAJCZYK

ROK 1968 stał się już teraz pamiętną datą w naszym lotnictwie cywilnym. Na mocy „Ustawy z 23 stycznia 1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin", **z dniem 1 stycznia 1968 r. zaliczono pracowników zatrudnionych na statkach żeglugi powietrznej do pierwszej grupy zatrudnienia.** Ustawa ta wiąże się ze znacznymi przywilejami w zaopatrzeniu emerytalnym: **obniża bowiem wiek emerytalny przy jednoczesnym wzroście świadczeń.** Wypływające z tej ustawy korzyści dla lotników staraliśmy się przedstawić w artykule „Emerytury dla lotników" (SP — nr 12 z 12 marca 1968 r.). Zainteresowanych szczegółowymi postanowieniami tej ustawy odsyłamy z konieczności ponownie do Dziennika Ustaw PRL (nr 3 z 27 stycznia 1968 r.).

Ustawa styczniowa bardzo dokładnie określa wiele szczegółowych postanowień. Nie precyzuje jednak niektórych przypadków. Odwołuje się natomiast do późniejszych, dodatkowych rozporządzeń, które dotyczą właśnie lotników. W uchwale nie sprecyzowano m. in., jakie konkretne funkcje spełniane na statkach żeglugi powietrznej upoważniać będą ich wykonawców do zaliczenia do pierwszej kategorii zatrudnienia pracowników.

Ustalenie tych uprzywilejowanych niewątpliwie stanowisk było wynikiem wielu starań, narad i rozważań na różnych szczeblach. Niepoślednią i wielce pozytywną rolę odegrało tu Ministerstwo Komunikacji, poprzez Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego. Ostatecznie wykaz takich stanowisk precyzuje rozporządzenie Rady Ministrów z 22 listopada 1968r. (Dziennik Ustaw PRL, nr 45 z 19 grudnia 1968 r.), w sprawie warunków wymaganych do uzyskania emerytur dla niektórych pracowników zatrudnionych na statkach żeglugi powietrznej. Ma ono zastosowanie do tych **pracowników — członków personelu latającego statków żeglugi powietrznej, którzy posiadają ważną licencję wydaną przez państwowy organ nadzoru nad personelem lotniczym i wpisani są do państwowego rejestru personelu lotniczego, a którzy zatrudnieni są na statkach żeglugi powietrznej na stanowiskach:**

1. **Pilotów, w tym również pilotów wykonujących loty próbne i doświadczalne;**
2. **Skoczków spadochronowych;**
3. **Nawigatorów;**
4. **Mechaników pokładowych;**
5. **Radiooperatorów pokładowych;**
6. **Radiotelefonistów pokładowych;**
7. **Instruktorów.**

Pracownikom tym przysługuje prawo do emerytury, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:

1. Osiągnęli wiek: a) mężczyźni 60 lat, a kobiety 55 lat; b) mężczyzna 55 lat, a kobieta 50 lat, jeżeli komisja lotniczo-lekarska wydała orzeczenie o niezdolności do wykonywania przez pracownika czynności członka personelu latającego;

2. Wiek, o którym mowa, osiągnęli w czasie zatrudnienia na stanowiskach określonych powyżej lub w czasie zatrudnienia, do którego skierowani zostali po zwolnieniu ich z pracy na tych stanowiskach;

3. Spełniają pozostałe warunki wymagane do przyznania emerytury, przewidziane w ustawie z 23 stycznia 1968 r., o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, z tym że wymagany okres zatrudnienia powinien obejmować co najmniej 15 lat zatrudnienia na określonych tu stanowiskach.

Warunek dotyczący określonego tu wieku nie ma zastosowania, jeżeli pracownik z powodu inwalidztwa został zwolniony z zatrudnienia, do którego został skierowany po zwolnieniu z pracy na którymś z tych stanowisk.

Pracownik, wykonujący jeden z siedmiu wymienionych tu zawodów, który nie nabywa prawa do emerytury na warunkach określonych w rozporządzeniu z 22 listopada 1968 r., nabywa jednak prawo do normalnej emerytury dla pracowników pierwszej kategorii zatrudnienia.

Konsekwentnym, dalszym uzupełnieniem jest tu rozporządzenie Komitetu Pracy i Płacy z 3 grudnia 1968 r. (Dziennik Ustaw PRL, nr 45 z 19 grudnia 1968 r.). Mówi ono, iż pracownikom zatrudnionym na statkach żeglugi powietrznej, uprawnionym do emerytury na warunkach przewidzianych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 22 listopada 1968 r., podwyższa się kwotę emerytury obliczoną w myśl ustawy z 23 stycznia 1968 r., **o 5 procent, jeżeli pracownik był zatrudniony na stanowiskach objętych rozporządzeniem, co najmniej 15 lat i o 1 procent emerytury za każdy dalszy pełny rok zatrudnienia na tych stanowiskach ponad 15 lat, nie więcej jednak niż za 10 lat.**

Natomiast pracownikom zatrudnionym na statkach żeglugi powietrznej, uprawnionym do renty inwalidzkiej z tytułu zatrudnienia na stanowiskach określonych w rozporządzeniu z 22 listopada 1968 r., podwyższa się kwotę renty inwalidzkiej o 1 procent tej renty za każdy pełny rok zatrudnienia ponad 5 lat na tych stanowiskach, nie więcej jednak niż o 15 procent.

Mówiąc ogólnie, w nowym systemie rentowym nadano emeryturze, która zastąpiła dotychczasowe pojęcie renty starczej, znaczenie podstawowe. **Podwyższona została stopa procentowa wymiaru emerytur oraz kwoty przyjmowane za podstawę wymiaru. Nowa emerytura wynosi miesięcznie 80 procent od części zarobku do 1 500 zł; 55 procent od części zarobku od 1 500 zł do 2 000 zł; 25 procent od części zarobku ponad 2 000 zł.**

Przykładowo, przy zarobku 3 000 zł zarobku brutto, emerytura wynosi: 1725 zł. Ponadto wysokość emerytury wzrasta **o 1 procent zarobku za każdy pełny przepracowany rok ponad 20 lat w Polsce Ludowej, nie więcej jednak niż za 10 lat (10 procent zarobku).** Tak obliczoną emeryturę (emerytura zasadnicza plus dodatek za pracę w Polsce Ludowej), podwyższa się o kwotę, wynoszącą **od 5 do 15 procent tej** emerytury **(patrz wyżej)** określonym pracownikom zatrudnionym na statkach żeglugi powietrznej.

Podstawę wymiaru emerytury lub renty stanowi przeciętny miesięczny zarobek z okresu ostatnich 12 miesięcy albo kolejnych 24 miesięcy zatrudnienia dowolnie wybranych przez zainteresowanego z ostatnich 12 lat zatrudnienia. Emerytura wraz z dodatkami, z wyjątkiem dodatków rodzinnych oraz dodatku z tytułu zaliczenia do I grupy inwalidów, nie może przekroczyć 95 procent przeciętnego zarobku z okresu, przyjętego do obliczenia podstawy jej wymiaru, po potrąceniu podatku od wynagrodzeń i składki na cele emerytalne. Zastrzeżenie to nie dotyczy emerytur najniższych.

Do emerytur i rent przysługiwać mogą jeszcze inne dodatki, jak m. in.: rodzinne, z tytułu pracy naukowej, zaliczenie do I grupy inwalidów czy odznaczeń państwowych. Wobec tego, że wielu spośród lotników odchodzących na emeryturę posiada niejednokrotnie wysokie odznaczenia państwowe, przypominamy wynikające z tego przywileje. Osobie uprawnionej do emerytury lub renty inwalidzkiej, odznaczonej przez władze Polski Ludowej m.in. orderem: Budowniczych Polski Ludowej, Odrodzenia Polski, Virtuti Militari, Krzyż Grunwaldu lub Sztandar Pracy oraz odznaczonej orderem Virtuti Militari w okresie od 1 września 1939 r. do 13 lutego 1946 r. za zasługi w czasie wojny 1939—1945 — przysługuje **dodatek w wysokości 25 procent emerytury lub renty inwalidzkiej,** bez uwzględnienia dodatków rodzinnych i zaliczenia do I grupy inwalidów. Warto dodać, że **z tytułu odznaczenia orderami przysługuje tylko jeden dodatek.**

Maksymalnie więc dla wymienionych tu członków personelu latającego, przy założeniu, że ich zarobek przyjęty za podstawę wymiaru wynosił 3 000 zł i że nie wlicza się tu dodatków rodzinnych oraz z tytułu zaliczenia do I grupy inwalidów, emerytura wynosić będzie 2 328 zł. Jeżeli uprawniony do emerytury odznaczony jest jednym z wyżej wymienionych orderów, suma ta wzrośnie do 2 910 zł. Przy 5 000 zł zarobku miesięcznego brutto maksymalna emerytura dla wymienionej tu grupy pracowników lotnictwa wynosić będzie odpowiednio ca 3 200 zł i ca 4 000 zł.

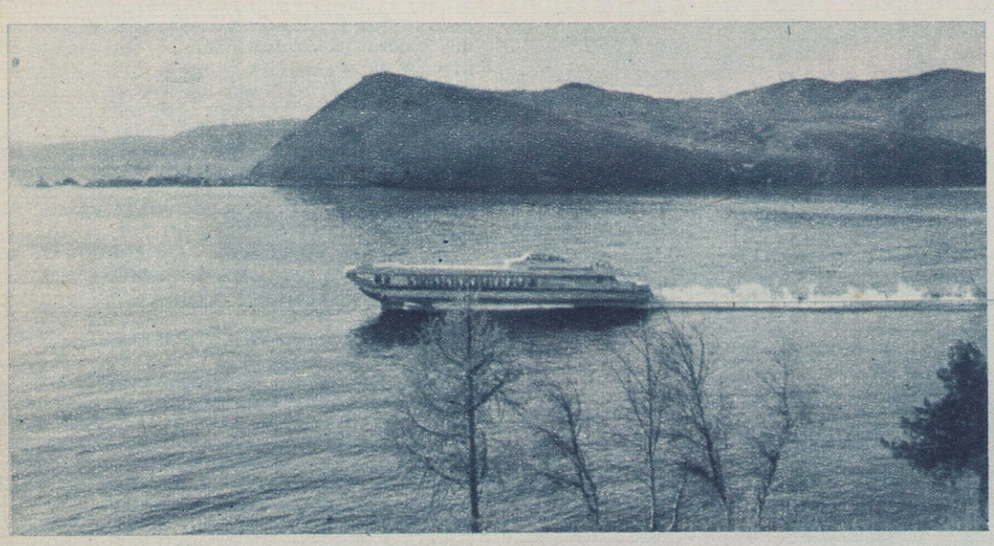
Tak więc nowy system zaopatrzenia emerytalnego dla pracowników-członków personelu latającego, o wiele korzystniejszy od systemu sprzed 1968 r., podnosi w sposób zdecydowany rangę zawodu lotnika. Jest też widomym dowodem szczególnej troski, jaką nasze Ludowe Państwo otacza zawodowy personel latający.

HENRYK KUCHARSKI

Z WIZYTĄ W ZSRR 6

W środku Azji

J. R. KONIECZNY



Wodolot „Rakieta" na rzece Angarze, na trasie Irkuck — Bajkał.

NASZ opiekun, Michał Dmitricz Goriaczkin, sekretarz irkuckiego oddziału Związku Dziennikarzy ZSRR, z dumą podkreśla, że Irkuck — zwany stolicą Wschodniej Syberii — leży w samym środku azjatyckiego kontynentu. Kochany chłop, sybirak z krwi i kości, niezwykle gościnny, serdeczny, stara się jak tylko może (a robi to bardzo dobrze) pokazać nam uroki syberyjskiej ziemi. Przepięknej i przebogatej.

Tak sobie myślę, patrząc na mapę, że tym razem przeleciałem samolotem z Warszawy na Wschód tyle samo kilometrów, co kiedyś (zdaje się w 1958) r.) na Zachód, lądując wówczas w bazie Goose Bay na Labradorze. Prawie tyle samo kilometrów. Podobne niby, ale jakże różne od siebie ziemie i kraje.

Historia Wschodniej Syberii jest stosunkowo krótka, a jakże bogata. Sam Irkuck, położony u ujścia dopływu Irkuta (stąd nazwa miasta) do rzeki Angary, datuje swój początek od 1661 r., kiedy to Kozacy wznieśli tutaj niewielką twierdzę. Później powstało miasto, ważny ośrodek handlowy ze Wschodu na Zachód. Przyszła potem zła sława dla Irkucka i jego guberni. Była to ziemia wyklinana przez Polaków i Rosjan. Za czasów caratu stała się miejscem zesłania i katorgi setek tysięcy więźniów politycznych. Mało kto wiedział o bogactwach tej ziemi, a surowy klimat nie sprzyjał Europejczykom. Niewielu ludzi dobrowolnie się tu też osiedliło. Jedynie może kupcy, dla których Irkuck stał się bramą i ważnym szlakiem handlowym do Mongolii i Chin. Oni też skupywali za bezcen piękne futra od Buriatów.

W 1920 r., kiedy w wyniku krwawych i zaciętych walk władza radziecka odniosła tu ostateczne zwycięstwo, rozpoczął się nowy okres rozwoju Irkucka i Wschodniej Syberii.

Mówią, że kraj ten, to ogromny magazyn złota, nafty, węgla kamiennego i brunatnego, rudy żelaza, soli kamiennej, miki, grafitu, manganu, wapnia, gazu ziemnego i wielu innych kopalin. I to jest prawda. Skarbów tych poszukuje i odkrywa je nieustannie w różnych miejscach ponad dwadzieścia dwa tysiące geologów. Nie mniejsze bogactwo tej ziemi — to tajga. Zajmuje siedemdziesiąt pięć procent powierzchni obwodu irkuckiego i jakie ma drzewo! Cedr syberyjski, modrzew, sosna, świerk, osika i brzoza. Obliczono, że tego drewna jest osiem miliardów metrów sześciennych. W tej tajdze żyją jelenie i łosie, sarny, gronostaje, srebrne lisy, norki, czarne sobole (tylko tu spotykane), brunatne niedźwiedzie i wilki.

Ale Wschodnia Syberia słynie również z ogromnych źródeł energii. Angara, która przecina obwód irkucki, jest szersza niż nasza Wisła, a i bardziej pracowita. Obraca już turbiny elektrowni w Irkucku i w Bracku, który szczyci się obecnie największą elektrownią na świecie. W budowie jest już trzecia — w Ust-Ilimsku, a projektuje się i dalsze: Suchowską, Telmińską i Boguczańską. Obwód irkucki daje co roku Związkowi Radzieckiemu 30 miliardów kilowatogodzin energii elektrycznej i zajmuje pierwsze miejsce w ZSRR pod względem uzyskiwanych mocy, a drugie — w wytwarzaniu energii elektrycznej.

— Syberia — mówi nam Goriaczkin — dyszy dziś ogniem hut i fabryk.

Tu między innymi wykuwa się wielka potęga Związku Radzieckiego. Kosztem 10 miliardów rubli powstało ponad 350 wielkich zakładów przemysłowych, z czego na ostatnie dziesięciolecie przypada ponad połowa. Produkcja przemysłowa Wschodniej Syberii wzrosła stokrotnie w stosunku do 1913 r., a podwoiła się w stosunku do 1957 r. Tu pracują i budują się zakłady-giganty.

Nic też dziwnego, że w tym niezwykle dynamicznym okresie uprzemysłowienia Syberii, obok innych środków transportu, szczególna rola przypadła lotnictwu. Kieruje nim wschodniosyberyjski terytorialny zarząd Ministerstwa Lotnictwa ZSRR.

Nie ma co ukrywać, już po przylocie na lotnisko irkuckie łatwo zauważyć, że kilkakrotnie więcej na nim samolotów i śmigłowców niż ma nasz LOT. Pasażerskie i transportowe, tłokowe, turbośmigłowe i odrzutowe. Obsługują liczącą ponad 12 tysięcy kilometrów sieć lokalnych linii lotniczych, linie wszechzwiązkowe ZSRR, a także i międzynarodowe linie lotnicze „Aeroflotu".

Irkuck ma port lotniczy pierwszej klasy i stanowi ważny węzeł komunikacji lotniczej Związku Radzieckiego. Przebiega przezeń najdłuższa linia lotnicza świata Moskwa — Władywostok. Port stanowi niejako powietrzną bramę ZSRR, przez którą samoloty wiążą Związek Radziecki drogą lotniczą z Mongolią, Chinami i Koreańską Republiką Ludowo-Demokratyczną. Z Irkucka można codziennie polecieć samolotami do jakiegokolwiek rejonu Kraju Rad.

Rozkwit irkuckiego portu lotniczego przypada na rok 1957, kiedy to wprowadzono do eksploatacji na linię dalekowschodnią Moskwa — Chabarowsk samoloty odrzutowe konstrukcji Tupolewa. Zmodernizowano lotnisko, wydłużono i poszerzono pas startowy, unowocześniono osłonę radiowo-nawigacyjną, wybudowano nowe obiekty. Budynek dworca lotniczego tradycyjny, pochodzi z lat pięćdziesiątych. Niezależnie od ruchu krajowego — ma część wydzieloną dla odpraw pasażerów zagranicznych i poczekalnie dla pasażerów tranzytowych.

Jeden z pracowników portu informuje, że sybiracy chętnie podróżują samolotami. Częste są tu podróże zwłaszcza do Moskwy i Leningradu. Mając w ciągu całego roku najwyżej 90 dni bez mrozu, ochoczo wybierają się również na urlopy na Krym i zachodnie wybrzeże Kaukazu, zwłaszcza że mają stąd bezpośrednie połączenia lotnicze z Soczi, Symferopolem, Odessą. Szybko, wygodnie i nie drożej niż koleją. Ludzie cenią sobie czas.

Lotnictwo cywilne Wschodniej Syberii znalazło również szerokie zastosowanie w gospodarce narodowej. Samoloty i śmigłowce wykonują latem większość prac rolniczych na polach sowchozów i kołchozów. Przez cały rok patrolują one systematycznie wielkie masywy leśne tajgi, chroniąc je m.in. przed pożarami; czuwają nad rozległą siecią linii wysokiego napięcia, pomagając m.in. w ich naprawach w przypadku jakiejkolwiek awarii. W ścisłej współpracy z lotnictwem prowadzą swe badania liczne zastępy geologów i geofizyków, zawdzięczając właśnie m.in. śmigłowcom pokaźną część odkryć bogactw naturalnych Syberii. Szczególnie ważna rola przypada tu lotniczej służbie pogotowia ratunkowego, która dzięki szybkiej akcji śmigłowców i samolotów ratuje często życie ludzkie z najbardziej odległych i trudno dostępnych rejonów.

Wreszcie, wielki rozmach budownictwa przemysłowego Wschodniej Syberii, przy niezbyt gęstej stale jeszcze sieci dróg kołowych i żelaznych w tym rejonie, spowodował, że lotnictwo włączyło się aktywnie do transportu setek tysięcy ton materiałów budowlanych, urządzeń przemysłowych i wywożenia gotowej już produkcji. Pospiesznie, a niekiedy i prowizorycznie budowano dziesiątki lotnisk i lądowisk, aby związać ze sobą przemysłowe rejony Syberii szybkim transportem lotniczym. Samoloty transportowe An-12, których na każdym lotnisku widzi się tu mnóstwo, bez przerwy latają ze Wschodu na Zachód. Niezależnie od przewozu towarów przemysłowych, zabezpieczają one stale mieszkańcom Irkucka, Bracka i innych miejscowości obwodu irkuckiego świeże jarzyny i owoce, których w lecie przywozi się tu tylko z rejonów Średniej Azji ponad 1 000 ton.

Irkuck, zachodni rejon jego obwodu, obwód Czyta i Autonomiczna Republika Buriacka, oddalona od Moskwy jakby nie było o ponad sześć tysięcy kilometrów, dzięki właśnie samolotom otrzymują moskiewskie gazety tego samego dnia co stolica, a nawet parę godzin wcześniej. Co prawda słońce wstaje w Irkucku pięć godzin wcześniej niż w Moskwie. Ale dzieje się tak dlatego, ponieważ samolotami przewozi się do Irkucka matryce stołecznych gazet, które tu są drukowane na miejscu i szybko kolportowane.

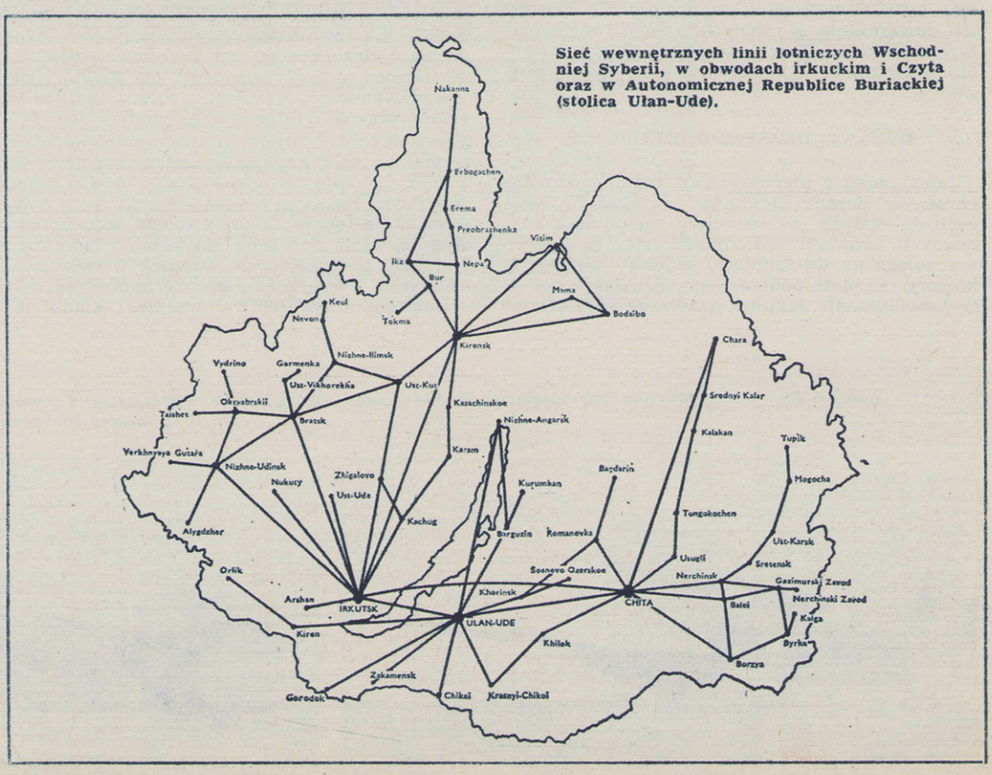
Podróżowanie samolotami we Wschodniej Syberii jest rzeczą zwyczajną i powszechną. Zdaje mi się, że samolotów jest tu więcej niż autobusów, chociaż nie brak i tych ostatnich. Zresztą nie opłaca się wcale jechać na przykład do oddalonego od Irkucka o 700 km Bracka koleją czy autobusem. Długo i szkoda czasu. Samolot An-10 przeleci tę trasę w godzinę. Stąd wielki ruch na tzw. liniach miejscowych, które obsługują wyłącznie samoloty turbośmigłowe, przeważnie An-10 i An-24. W porcie irkuckim mówią mi, że w roku 1968 przewozy pasażerów na liniach miejscowych wzrosły 8-krotnie w stosunku do 1960 r., a na niektórych trasach nawet 20-krotnie.

O Irkuck ociera się już i ruch turystyczny, zwłaszcza że stąd już blisko (ok. 70 km) nad przepiękne jezioro Bajkał — największą chyba atrakcję turystyczną tego rejonu. Większość turystów z Europy, krajowych i zagranicznych, przybywa oczywiście drogą lotniczą. W 1966 r. przybyło ich do stolicy Wschodniej Syberii ponad 20 tysięcy, a w 1967 r. — ponad 30 tysięcy. Ruch ten z pewnością stale będzie wzrastać.

Dodatkowa atrakcja. Po tzw. Morzu Irkuckim, wielkim sztucznym zbiorniku wodnym długości 65 km, pływa regularnie wodolot typu „Rakieta", który dociera czasem i do Bajkału. Za 40-minutowy rejs płaci się 1 rubel 20 kopiejek, a radości i przepięknych widoków co niemiara.

Irkuck, liczący dziś ponad 420 tysięcy mieszkańców, posiada rozbudowany przemysł, wiele ośrodków naukowych i kulturalnych. W parku miejskim im. Czterdziestolecia Października dostrzegłem wieżę spadochronową. W mieście ukazuje się 15 gazet i czasopism.

Mieszkańcy mili, serdeczni i niezwykle gościnni, żyją dostatnio. I tak jak nasz opiekun i przewodnik Michał Goriaczkin, są gorącymi patriotami Irkucka i Wschodniej Syberii.



Sieć wewnętrznych linii lotniczych Wschodniej Syberii, w obwodach irkuckim i Czyta oraz w Autonomicznej Republice Buriackiej (stolica Ułan-Ude).

WIELKI ŁADUNEK - MAŁA WYSOKOŚĆ

PROBLEMY WSPÓŁCZESNEGO LOTNICTWA TRANSPORTOWEGO

WSPÓŁCZESNE samoloty wojskowe o dużych prędkościach schodzą na coraz niższy pułap. Ten pozorny paradoks jest wytłumaczony wykorzystywaniem tak zwanej martwej strefy stacji radiolokacyjnych, gdyż im niżej leci samolot, tym później zostaje przez nie wykryty i tym większe jest zaskoczenie. Dążenie do zmniejszenia prawdopodobieństwa wykrycia i zniszczenia samolotów transportu wojskowego oraz do zwiększenia dokładności zrzutu ładunków spowodowało opracowanie nowego sposobu ich dostarczania, a mianowicie — desant z małych wysokości. W ten sposób może być dostarczona amunicja, żywność i wszelki sprzęt wojskowy.

DESANT BEZSPADOCHRONOWY

Jako jeden z pierwszych zbadano bezspadochronowy desant ładunków z samolotów lecących na małych wysokościach, za pomocą specjalnych urządzeń naziemnych (rys. 1). Sposób ten polega na wyciągnięciu ładunku z otwartej komory samolotu podczas jego lotu. Jak wykazały doświadczenia, ładunek o ciężarze 5 500 kG zostaje wyciągnięty z samolotu w ciągu 1,2 sekundy. Na ładunek działa wówczas przeciążenie około dwukrotne, zaś prędkość pionowa przyziemiania wynosi 6,1—7,6 m/s. Przy zrzucaniu cięższych ładunków (do 11 300 kG), przeciążenie wzrasta nawet do wartości pięciokrotnej, a urządzenia naziemne muszą być odpowiednio wzmocnione.

Platforma ze sprzętem jest ustawiona w samolocie na rolkowej bieżni. Do platformy jest umocowana linka nylonowa o długości 18,3 m zakończona hakiem, podwieszonym pod samolotem na specjalnym wysięgniku — drążku. Przed zrzutem drążek ten zostaje opuszczony za pomocą urządzenia hydraulicznego, zaś jego koniec z hakiem wystaje ok. 2 m. Ta wysokość ma zapobiec niespodziewanemu uderzeniu samolotu kadłubem o ziemię przy silnym podmuchu wiatru.

Samolot przelatujący nad urządzeniem hamującym zaczepia hakiem o naciągniętą linę. Powstaje siła ciągnąca. Specjalna tuleja z mimośrodowym rowkiem obraca się i uwalnia hak z drążka. Następnie linka wyciąga się na pełną długość, wlokąc za sobą platformę z ładunkiem. Ładunek, poruszając się wskutek bezwładności, naciąga linę połączoną z dwoma hamulcami.

Naziemne urządzenie hamujące składa się z dwóch hamulców hydrauliczno-mechanicznych połączonych ze sobą liną, zakończoną dwoma odcinkami taśmy nylonowej (rys. 2). Każdy hamulec ma obudowę, w której znajduje się woda, zaś między łopatkami statora obraca się wirnik. Na osi wirnika znajduje się bęben z taśmą nylonową o szerokości 12,7 cm. Wytrzymałość taśmy wynosi 21 300 kG. Hamulec spoczywa na platformie o rozmiarach 1,22 x 1,83 m, umocowanej do gruntu za pomocą klinów aluminiowych o długości 0,9 m. Podczas przygotowania urządzenia do odbioru ładunków hamulce ustawia się na przeciw siebie, po obu stronach, prostopadle do toru zrzutu. Końce taśm nylonowych, nawiniętych na bębny, są połączone ze sobą liną, na której znajdują się gumowe rolki. Rolki unoszą linę kilka centymetrów nad ziemię w celu ułatwienia zaczepienia hakiem. Zbytniemu naciąganiu liny przeciwdziałają hamulce hydrauliczne, których wirniki napotykają podczas swego obrotu na opór hydrauliczny wody.

Sposób powyższy ma tę niedogodność, że na ziemi musi być zainstalowane urządzenie hamujące. Wady tej jest pozbawiony następny sposób.

DESANT ZE SPADOCHRONEM HAMUJĄCYM

Tutaj platforma z ładunkiem zostaje wyciągnięta bez urządzeń naziemnych, lecz za pomocą zwykłego spadochronu hamującego (rys. 3). Linka tego spadochronu jest tak połączona z załadowaną platformą, aby po oddzieleniu się od samolotu, platforma mogła się poruszać skośnie, z uniesioną przednią częścią. Wskutek tego, początkowo gruntu dotyka tylna część platformy, w miarę zaś zmniejszania się prędkości — opuszcza się przednia. Dzięki temu zmniejsza się prawdopodobieństwo koziołkowania platformy po przyziemieniu, a przeciążenia działające na ładunek są mniejsze. Żeby zwiększyć dokładność zrzutu, w późniejszych wersjach tego sposobu zastosowano zamknięty spadochron hamujący, wprowadzany od początku w strumień powietrza. Następnie, w odpowiedniej chwili jest on otwierany, napełniany powietrzem, po czym następuje wyciągnięcie ładunku. Gdy ładunek dotknie ziemi, ślizga się na odcinku długości ok. 140 m. Przy tym sposobie otwierania spadochronu hamującego czas jego napełnienia jest bardziej ujednolicony.

Do wyciągnięcia jednej platformy stosuje się zwykle spadochron o średnicy 8,65 m, a dwóch platform (ustawionych jedna za drugą) — spadochrony o średnicach 8,65 i 6,71 m. Pierwszy jest przymocowany do platformy stojącej na progu komory wyładunkowej, a drugi — do następnej. Różnica średnic spadochronów hamujących jest spowodowana tym, że druga platforma ma z reguły mniejszy ciężar. Moc silników samolotu jest niewystarczająca do holowania otwartego spadochronu o średnicy 8,65 m. Dlatego w razie zaklinowania się platformy, pilot (z kabiny) odłącza ładunek. Samolot z otwartym spadochronem o średnicy 6,71 m. może nieznacznie manewrować.

Aby ładunek nie zapadał się w nierównościach gruntu stosuje się odpowiednie środki, na przykład, ustawia się specjalną szeroką płozę, która początkowo ślizga się po ziemi tylną krawędzią, a w miarę zmniejszania się prędkości płynnie opuszcza się na całą powierzchnię. Między dolną powierzchnią płozy, a gruntem tworzy się poduszka powietrzna, która również łagodzi uderzenie. Taką płozą posługiwano się podczas zrzucania ładunku o ciężarze do 11 000 kG.

Powyższe metody desantu mają poważne niedostatki, na przykład konieczne jest uprzednie przygotowanie terenu (montaż urządzeń naziemnych lub wyrównanie powierzchni). Lot na bardzo małych wysokościach, rzędu 1,5—2,5 m, jest trudny i wymaga od pilotów wysokich kwalifikacji. Tymi metodami nie można zrzucać ładunków w nocy, w górach, nad zalesionym lub pagórkowatym terenem. Wysokość ładunków jest zależna od wysokości, z której są one zrzucane; dlatego przy masowym desancie w ostatnich podejściach komplikuje się zrzucanie platform.

DESANT ZE SPADOCHRONEM HAMUJĄCO-TRANSPORTOWYM

W spadochronowym systemie desantu z małej wysokości (rys. 4) jeden i ten sam spadochron jest wykorzystywany zarówno do wyciągnięcia ładunku, jak i do opuszczenia go na ziemię. Ustalono, że minimalną krytyczną wysokością, przy której jest zapewnione normalne przyziemienie, jest wysokość 61 m. Przy zrzucaniu ładunków do 680 kG stosuje się spadochron o średnicy 6,71 m, a przy większych — o średnicy 8,85 m. Doświadczone załogi za pomocą takiego systemu mogą zrzucić ładunek z dokładnością do 12—18 m. W trudnych warunkach meteorologicznych są wykorzystane do celowania specjalne stacje radiolokacyjne.

W jednym z systemów ładunki są wyciągane z ładowni nie przez spadochrony hamujące, lecz działaniem siły przyciągania ziemskiego. Samolot po otwarciu komór powinien lecieć z małym wznoszeniem (rys. 5). Za jednym podejściem ze średniego samolotu transportowego może być w ten sposób zrzuconych równocześnie do 12 zasobników po 500 kG. Minimalna wysokość zrzutu wynosi ok. 91,5 m. Każdy zasobnik ma dwa bawełniane spadochrony. Dzięki temu skraca się czas napełniania czaszy, zmniejsza wysokość zrzutu i zwiększa — niezawodność systemu. W razie uszkodzenia jednej z czasz ładunek opada na drugiej.

Wadą sposobów spadochronowych desantu jest stosunkowo mały ciężar zrzuconych ładunków.

System mający przed sobą przyszłość, to zapewne system z rolkowym podwieszeniem ładunku. Składa się on ze spadochronu umocowanego do końca długiej liny, kołowrotu (na którym jest nawinięta lina), bloku rolek (zapewniającego przemieszczanie się ładunku) i urządzenia samowyczepiającego. Na linie w określonym miejscu jest zamocowany zderzak. Służy on do wyciągnięcia platformy, umieszczonej na bieżni rolkowej.

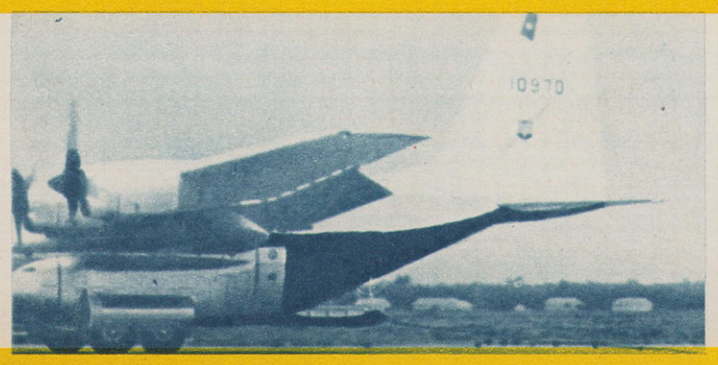
System działa w następujący sposób (rys. 6). W obliczeniowym punkcie nawigator otwiera spadochron. W tej chwili kołowrót jest niezahamowany. Pod działaniem siły otwierającego się spadochronu, z bębna kołowrotu odwija się lina. Gdy osiągnie ona określoną długość, zderzak opiera się o blok rolek i zaczyna wyciągać ładunek. W czasie spadania na ładunek zaczynają działać siły wytwarzane przez kołowrót i spadochron. Dzięki temu zmniejsza się pionowa i pozioma prędkość opadającego ładunku. Po około 8 sekundach wartość jej będzie dostateczna do bezpiecznego przyziemienia. Po przyziemieniu ładunku lina automatycznie odłącza się od spadochronu i przez kołowrót jest wciągana do samolotu.

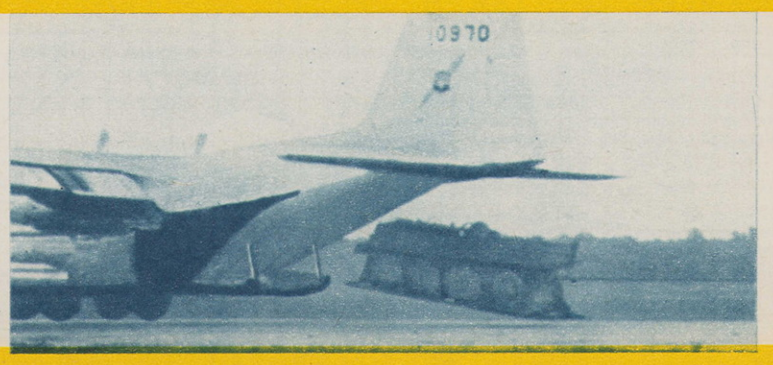
Obliczono, że ładunek o ciężarze 4 500 kG, zrzucony z wysokości 150 m z samolotu lecącego z prędkością 175 km/h, przyziemia się z prędkością pionową 2,5 m/s i prędkością poziomą 2,1 m/s.

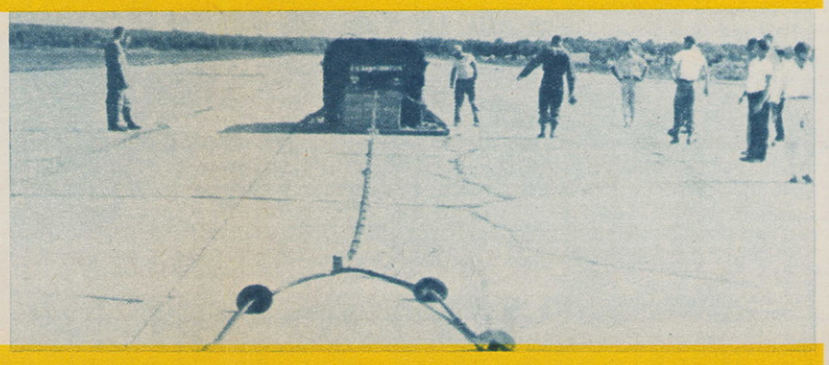
Specjaliści zaznaczają, że nie bacząc na wiele wad występujących we wszystkich rozpatrzonych tu systemach, w szczególnych warunkach są one bardziej skuteczne, niż zwykłe środki desantu spadochronowego.

Mgr inż. BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

Kolejne fazy zrzutu ładunku bez spadochronu. Od lewej: Linka z hakiem wypuszczona z samolotu lecącego tuż nad ziemią zaczepiła o linę rozciągniętą na lotnisku. Paleta z ładunkiem zostaje wyciągnięta z komory samolotu. Samolot odleciał, a ładunek o ciężarze 4,5 T pozostał.

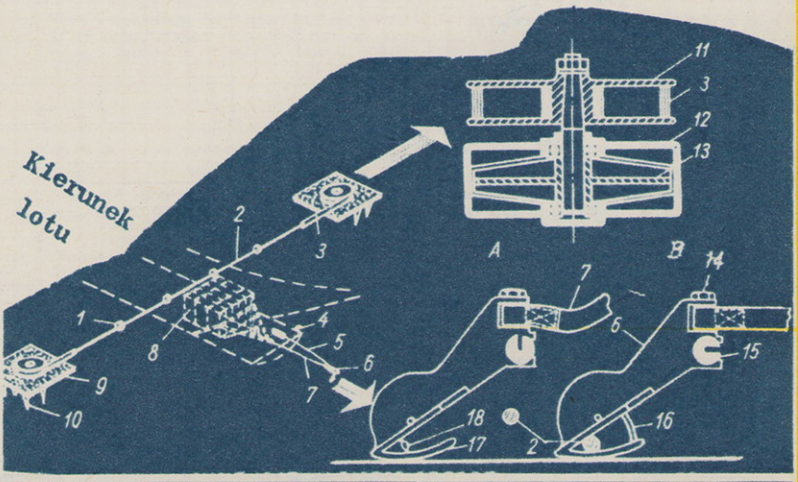




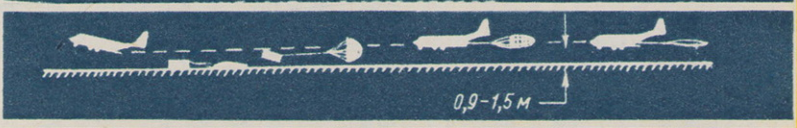


PRZEGLĄD SPOSOBÓW ZRZUTÓW ŁADUNKÓW Z MAŁYCH WYSOKOŚCI

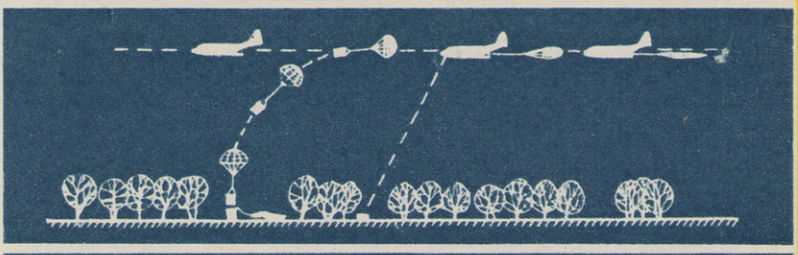
Rys. 1. Desant ładunków metodą bezspadochronową.



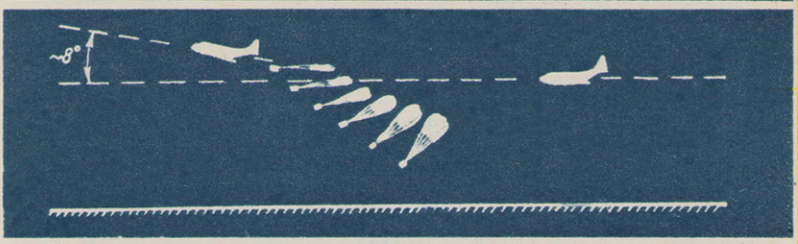
Rys. 2. Naziemne urządzenie hamujące: 1 — rolka, 2 — lina, 3 — taśma nylonowa, 4 — pomost samolotu, 5 — drążek, 6 — hak zaczepu, 7 — linka, 8 — zrzucany ładunek, 9 — hamulec hydrauliczno-mechaniczny, 10 — kliny do mocowania, 11 — bęben, 12 — kadłub z łopatkami statora, 13 — wirnik, 14 — śruba mocowania linki, 15 — tulejka z mimośrodowym rowkiem do mocowania haka na drążku, 16 — sworzeń zamykający, 17 — ślizgająca się stopa, 18 — przycisk uruchamiający sworzeń zamykający. A — przed zaczepieniem, B — po zaczepieniu liny naziemnej.



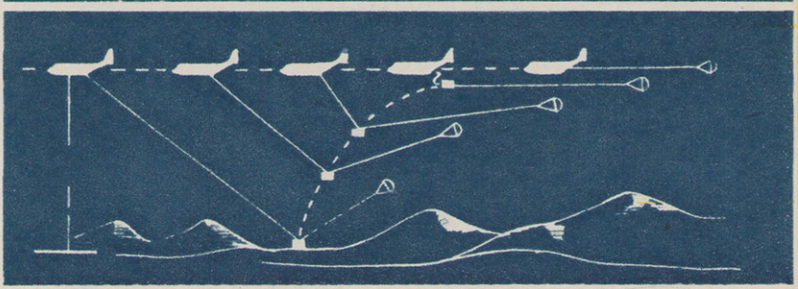
Rys. 3. Desant ładunków za pomocą spadochronu hamującego.



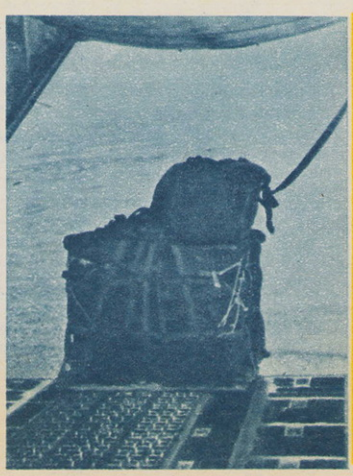
Rys. 4. Desant ładunków za pomocą spadochronu hamująco-transportowego.



Rys. 5. Zrzucenie ładunków podczas lotu ze wznoszeniem.



Rys. 6. Zastosowanie desantu spadochronowego z liną hamowaną przez kołowrót.



Z lewej: Paleta z ładunkiem przygotowana do zrzutu spadochronowego.

Z prawej: Improwizowana ale też skuteczna metoda zrzutu ładunków masowych. Bezpośredni zrzut ziarna zbożowego w workach plastykowych dla ofiar powodzi w Tanganice w delcie Rufiji.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Szwajcarskie** lotnictwo wojskowe przekazało Aeroklubowi Szwajcarii partię samolotów Bücker-133 „Jungmeister", wraz z częściami i silnikami zamiennymi. Samoloty te mają być rozesłane do poszczególnych ośrodków szkolenia w akrobacji.

● **Jak** podają ostatnie statystyki, we Francji zarejestrowanych jest 16 902 pilotów, we Włoszech — 3 800, w Szwajcarii — 2 942, w Szwecji — 3 958 i w Austrii — 786. A oto liczba zarejestrowanych samolotów: we Francji — 3 689, we Włoszech — 734, w Szwajcarii — 516, w Szwecji — 506, w Austrii — 326, w Hiszpanii — 186.

PRZEMYSŁ

● **130** nabywcom w 58 krajach sprzedają śmigłowce francuskie zakłady Sud Aviation. Obecnie portfel zamówień opiewa na 150 śmigłowców „Djinn", 1 117 — „Alouette-II", 577 — „Alouette-III", 47 „Super Frelon" i 21 — SA-330. Warto przypomnieć, iż ustanowiony przez śmigłowiec „Alouette-II" międzynarodowy rekord wysokości 10 984 m jest od ponad dziesięciu lat niepobity.

● **Agencja** NASA zakomunikowała o zakończeniu doświadczeń z naddźwiękowym rakietoplanem X-15. Od roku 1959 wykonano na X-15 ogółem 199 lotów, podczas których osiągnięta została wysokość maksymalna 107 960 m i prędkość 7 272 km/h.

● **Na Targach** w Brnie czechosłowacki Omnipol sprzedał m. in.: 16 samolotów rolniczych Z-37 „Cmelak" (10 do Jugosławii i 6 do Finlandii), 17 samolotów sportowych Z-526 „Trener" (do Francji, na Węgry i do Szwajcarii), 4 szybowce „Blanik" (do Szwajcarii i Rumunii).

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Czterej** skoczkowie zachodnioniemieccy: Peter Böttgenbach, Fred Hesse, Arno Koernig i Peter Rast, ustanowili w szwajcarskiej miejscowości Sion/Valais, w dniu 26 października 1968 r., nowy zachodnioniemiecki rekord wysokości w skoku grupowym (klasa G-II-b) — 10 200 metrów. Poprzedni rekord wynosił 7 600 metrów.

● **Na podstawie** selekcji, dokonanej w grudniu ub. r. w Magadino, ustalona została lista członków szwajcarskiej kadry narodowej w spadochroniarstwie na rok 1969: Chris Fischbacher (30 lat), Theo Fritschy (26), Pierre Neuhaus (24), Toni Fricker (26), Hans Zollinger (29), Gerald Kummer (30) i Urspeter Mauerhofer (22).

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Austriackie** lotnictwo otrzymało niedawno 14 nowych śmigłowców, w tej liczbie 2 typu Sikorsky S-65 (CH-53 A) i 12 Agusta-Bell „Jet Ranger".

● **Samoloty** amerykańskie „Phantom" mają otrzymać usterzenie z nowej kompozycji metali, tzw boronu. Cechują ją właściwości wytrzymałościowe stali, jest jednak o 30% lżejsza od... aluminium.

● **W okresie** siedmioletniego dyżurowania w powietrzu samolotów B-52 zdarzyło się ogółem 12 katastrof, z których większość nie była ujawniona przez dowództwo sił powietrznych USA. Do takich katastrof należy zaliczyć te, które miały miejsce nad terytorium USA i nad wodami oceanów.

RÓŻNE

● **Siew** zboża ozimego z samolotu zastosowano po raz pierwszy w NRD, w rejonie Grimmen, okręg Rostock. Tę niekonwencjonalną metodę siewu zastosowano tam ze względu na niezwykle ciężkie warunki terenowe i klimatyczne. Przy pomocy samolotów zasiano na 100 hektarach żyto i na 130 hektarach ozimą pszenicę.

● **W Kanadzie** znajduje się 38 dwusilnikowych dyspozycyjnych samolotów odrzutowych, będących własnością czternastu firm i przedsiębiorstw. Są to następujące maszyny: 16 — Hawker Siddeley DH-125; 7 — „Jet Commander", 5 — „Mystere 20-Fan Jet Falcon"; 4 — „Lear Jet"; 3 — „Jetstream"; 2 — „Gulfstream"; 1 — Sabreliner".

Oto załoga radzieckiego samolotu naddźwiękowego Tu-144, który niedawno odbył pierwsze loty: E. W. Jelian, M. W. Kozłow (piloci), W. N. Benderow (naczelny inżynier) i J. T. Sieliwierstow (inżynier pokładowy).

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

■ Zakłady Boeing ubezpieczyły 5 prototypów samolotów B-747 biorących udział w próbach w locie na sumę 105 mln dolarów. Realizacja programu prób przewidziana jest na 10 miesięcy, w czasie których samoloty wylatują około 1400 godz.

■ Wskutek błędu w czasie podejścia do lądowania przy ograniczonej widoczności wpadł do zatoki San Francisco samolot DC-8 Japońskich Linii Lotniczych JAL. Nikt z 96 pasażerów i 11-osobowej załogi nie odniósł obrażeń. W samolocie uszkodzone zostało jedynie podwozie i po 55 godzinach został on wydobyty z wody.

■ Uruchomiona została nowa linia lotnicza Lufthansy pomiędzy Frankfurtem i Monachium, a Tel Awiwem. Jest to jeszcze jeden dowód stale zacieśniającej się współpracy pomiędzy NRF a Izraelem.

■ Przewiduje się możliwość przedłużenia kadłuba w samolotach Boeing-747 o 7,6 m. Równocześnie przez zastosowanie silników o większym ciągu zwiększy się maksymalny ciężar z 322 do 352 ton. Zasięg samolotu wzrósłby do 10 400 km, co zwiększyłoby możliwość eksploatacji tych samolotów w rejonie Pacyfiku.

■ Na lotnisku Shiphol w Amsterdamie oddana została do eksploatacji nowa, czwarta droga startowa o długości 3292 m i szerokości 45 m, przystosowana do startów i lądowań samolotów o ciężarze do 300 T. Shiphol posiada obecnie dwie pary równoległych dróg startowych.

■ Od kwietnia 1969 roku samoloty „Aerofłotu" latać będą do Oslo. Dotychczas utrzymywane były m. in. połączenia „Aerofłotu" do Sztokholmu i Kopenhagi.

PRZEGLĄD SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH • 4 •

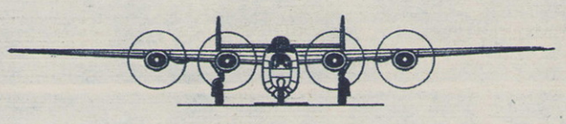
B-24 „LIBERATOR"

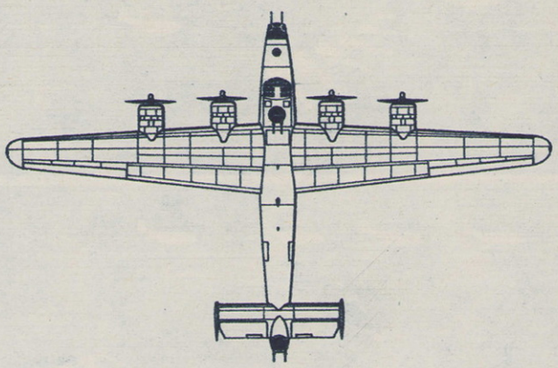
JEDEN z najbardziej znanych i najszerzej stosowanych wśród ciężkich samolotów bombowych II wojny światowej. Prototyp oznaczony inicjałami XB-24 oblatany został w końcu roku 1939. Konstruktorem samolotu był L. M. Laddon. Pierwsze egzemplarze seryjne (B-24A), wytwarzane w różnych zakładach amerykańskich, takich jak Consolidated-Vultee, Ford, Douglas i North American, dostarczone zostały lotnictwu w czerwcu 1941 roku. Ogółem wyprodukowano ponad 19 tysięcy samolotów „Liberator", w tym około 6 wariantów: z silnikami wysokościowymi, jako maszyny szkolne, transportowe, zbiornikowce, wreszcie jako „krążowniki powietrzne" z silnym uzbrojeniem strzeleckim (14 km-ów).

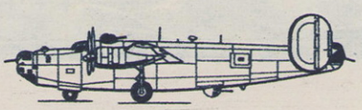
„Liberatory" działały na wszystkich teatrach minionej wojny. Między innymi wykonywały loty do Polski w czasie okupacji hitlerowskiej i podczas Powstania Warszawskiego w 1944 roku, będąc na uzbrojeniu polskiego dywizjonu 301. Na samolocie tego typu zginął tragicznie po starcie w Gibraltarze generał Władysław Sikorski.

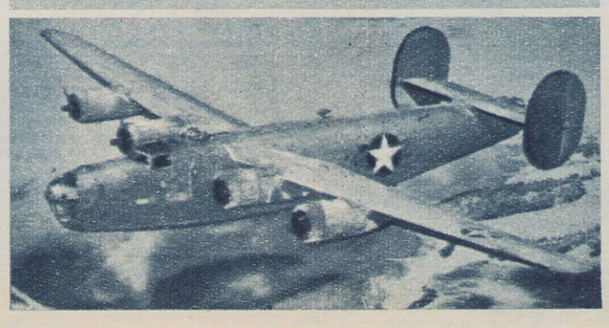
Załoga samolotu składała się z 10 ludzi. Napęd stanowiły cztery silniki Twin Wasp po 1 200 KM. Uzbrojenie strzeleckie — 10 ciężkich km-ów (2 w wieży przedniej, 2 w górnej, 2 w dolnej i 2 w tylnej oraz po jednym w bocznych ścianach kadłuba). Maksymalny ładunek bomb 3 630 kG (wersja B-24 J unosiła 9 Ton). Rozpiętość 33,5 m, długość 20,5 m, ciężar własny 16 600 kG, ciężar całkowity 28 180 kG, prędkość max. (na wysokości 8 000 m) 475 km/h, przelotowa 320 km/h, pułap praktyczny 8 540 m, zasięg maks. 4 000 km.

E.









ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Z przerwą zaledwie pięciu dni w ZSRR wyrzucono kolejną automatyczną sondę międzyplanetarną „Wenus-6". Pod względem sposobu startu, budowy i przeznaczenia „Wenus-6" jest identyczna ze swoją poprzedniczką. Obie sondy mają za zadanie zbadanie atmosfery tajemniczej planety. Wylądują one na powierzchni planety Wenus w niewielkim odstępie czasu. Ponieważ upadną w pewnej odległości od siebie, dane, które przekażą, będą miały wartość porównawczą. Można będzie oddzielić informacje przypadkowe od danych charakterystycznych dla warunków panujących na planecie.

Jeden z astronomów radzieckich stwierdził niedawno, że stacja „Wenus-4" zmierzyła najwyższą zarejestrowaną temperaturę nad powierzchnią planety, tzn. 273 st. C. Zdaniem autora i wielu innych specjalistów, temperatura na powierzchni Wenus jest znacznie wyższa.

Komentator naukowy Agencji TASS stwierdza, że kolejny start dwóch radzieckich stacji międzyplanetarnych w kierunku Wenus jest nowym etapem w badaniach kosmicznych.

★

Współpracownicy obserwatorium astro-fizycznego Instytutu Akademii Nauk Kazachstanu uzyskali przy pomocy teleskopu, wyposażonego w urządzenia telewizyjne, zdjęcia automatycznej stacji międzyplanetarnej „Wenus-6".

Stację fotografowano poczynając od chwili pojawiania się jej nad stolicą Kazachstanu Alma-Atą do momentu, gdy skryła się za horyzontem. Była ona oddalona wówczas od Ziemi o 100 tys. km.

★

Załoga statku kosmicznego „Apollo-8", Borman, Lovell i Anders, pierwsi kosmonauci, którzy dotarli do Księżyca i powrócili na Ziemię, zostali w dniu 9 stycznia przyjęci przez prezydenta Johnsona w Białym Domu, a następnie spotkali się z członkami Kongresu USA. Parady, jaką Nowy Jork powitał kosmonautów, odbywają się tradycyjnie na Broadway'u. Astronauci pomimo mrozu jechali w otwartym samochodzie. Towarzyszyli im gubernator stanu Nowy Jork Rockefeller i burmistrz miasta Lindsey.

Tegoż dnia po południu Borman, Lovell i Anders przybyli do ONZ na zaproszenie sekretarza generalnego U Thanta. Była to pierwsza tego rodzaju wizyta w historii ONZ. Borman wygłosił krótkie przemówienie. Powiedział on, że nie wątpi, iż za kilka miesięcy, na tej samej sali, witać się będzie następną trójke. Tym razem trójkę astronautów, którzy wylądują na Księżycu.

★

Jak podaje NASA, dowódca statku „Apollo-8" F. Borman został mianowany zastępcą dyrektora ośrodka załogowego lotów kosmicznych w Houston (Teksas).

Borman oświadczył na konferencji prasowej, że rezygnuje z dalszych lotów kosmicznych.

★

NASA wyznaczyła trzech kosmonautów, którzy mieliby wylądować na Księżycu latem lub jesienią br. Są to: płk Michael Collins, płk Edvin Aldrin oraz cywilny pracownik naukowy z NASA Neil Armstrong. Wszyscy trzej astronauci brali już udział w lotach orbitalnych. Neil Armstrong uczestniczył wraz z Davidem Scottem w locie „Gemini-8" w marcu 1966 roku. Pułkownik amerykańskich sił powietrznych Michael Collins brał udział w locie wraz z Johnem Youngiem w lipcu 1966 roku na pokładzie „Gemini-10". Trzeci astronauta płk Edvin Aldrin był członkiem załogi statku „Gemini-12" wraz z Jamesem Lovellem.

Kierownictwo NASA wyznaczyło również załogę rezerwową, której członkami są dobrze znani James Lovell i William W. Anders, piloci „Apollo-8".

50 LAT

Z dziejów modelarstwa lotniczego w Polsce (2)

WOJCIECH WOYNA, pionier modelarstwa lotniczego w Polsce, w książce swej „Modelarstwo lotnicze" wydanej w 1925 roku (LOPP — Warszawa) wspomina o **Julianie Ługowskim**, studiującym lot ptaków przy pomocy modeli ornitopterów, następnie o konstruktorze noszącym nazwisko **Jakusz**, który zbudował model z „turbiną powietrzną". Wymienia ponadto nazwisko **Osowskiego**, który wykorzystywał małe rakiety, zamierzając nimi kierować lotem balonów wolnych.

Wymienione wyżej nazwiska pierwszych konstruktorów modeli lotniczych na pewno nie obejmują wszystkich. Zabory i wojny zniszczyły niejednokrotnie nawet ślady działalności lotniczo-modelarskiej. Jakże trudno odszukać dziś rysunek, publikację czy fotografię z lat pionierskich, ba — jakże dużo poginęło materiałów z bliższego okresu międzywojennego!

Omawiając dzieje małego lotnictwa w Polsce, można wyznaczyć kilka charakterystycznych okresów: I — pionierski, do roku 1918; II — zawarty w latach 1918—1923, to jest do czasu powstania masowej organizacji LOPP; III — obejmujący lata 1923—1939: IV — okres okupacji hitlerowskiej; V — zawarty w latach 1945—1955 oraz VI — najnowszy, od roku 1955 do 1968. Według takiego planu omawiać będziemy kolejno historię modelarstwa.

Wkrótce po zakończeniu wojny, w roku 1921 powstaje w Warszawie przy gimnazjum im. Adama Mickiewicza pierwsze koło lotnicze. Powstają następnie podobne koła przy innych szkołach. Wreszcie utworzona zostaje organizacja międzyszkolna — Polski Lotniczy Związek Młodzieży. Oprócz działalności popularyzatorskiej członkowie związku zajmują się również modelarstwem lotniczym.

Poważny wpływ na rozwijanie zainteresowań młodzieży mają w omawianym okresie wydawnictwa własne i obce. W zasłużonym dla politechnizacji wydawnictwie cieszyńskim **B. Kotuli** (chyba pierwsza polska biblioteczka techniczna w kieszonkowym formacie) ukazują się trzy książki: „Budowa latawca" w 1922 roku i „Budowa płatowców" — podręcznik do budowy modeli latających z 1923 roku. Ta ostatnia jest tłumaczeniem pracy Niemca P. Hermutha, dokonanym przez **Stanisława Szydelskiego**. Następna książka nosi tytuł „Jednopłatowce i dwupłatowce" i została wydana także w 1922 roku w opracowaniu Szydelskiego.

W dniu 5 października 1924 r. w Warszawie ukazuje się pierwszy numer czasopisma „Młody lotnik", ze stałym działem modelarskim. Założycielem i redaktorem pisma jest **Jerzy Osiński**, a wydawnictwo jest firmowane przez wspomniany Związek Lotniczy Młodzieży.

Od 1923 roku, to jest od chwili powstania Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP), rozpoczęto intensywne krzewienie modelarstwa wśród młodzieży szkolnej. Z pierwszego sprawozdania LOPP złożonego w 1925 roku można się dowiedzieć, że istniało wówczas w Polsce 2 211 kół o łącznej liczbie 211 228 członków. W tej liczbie pewien procent stanowili niewątpliwie uczniowie-modelarze. Rzucone hasło „od modelarstwa do szybownictwa" było podstawowym zawołaniem pracy w lotnictwie i decydowało o jego przyszłości.

Podnoszący się ze zgliszcz i ruin wojennych kraj tworzył dopiero swoje własne lotnictwo. Na przykład w roku 1928 istniały w Polsce tylko 3 aerokluby z 25 pilotami (i 440 członkami) i 22 samolotami.

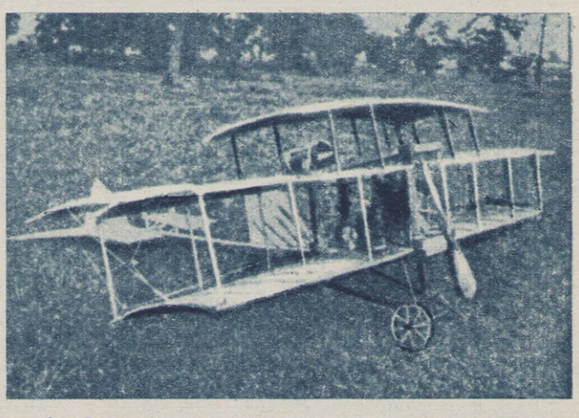
Mieliśmy oficjalnie 3 szybowce i 9 pilotów szybowcowych zgrupowanych w dwóch kołach. O tym, jak rozwinęło się szybownictwo dzięki kształceniu narybku spośród młodzieży modelarskiej, może świadczyć liczba 796 szybowników zarejestrowanych pięć lat później.

O ile modelarstwo w pierwszych latach istnienia Ligi traktowane było jako czynnik raczej propagandowy, to od roku 1925 zaczęto ruch modelarski organizować w sposób bardziej przemyślany. W tymże roku w porozumieniu z Ministerstwem Oświecenia LOPP zorganizowała w Warszawie centralny kurs modelarski obsadzony przez 45 osób z całej Polski. A oto parę liczb. W roku 1925 w stolicy działa 10 modelarni, a w województwie warszawskim 28. W Warszawie szkoli się około 700 uczniów-modelarzy.

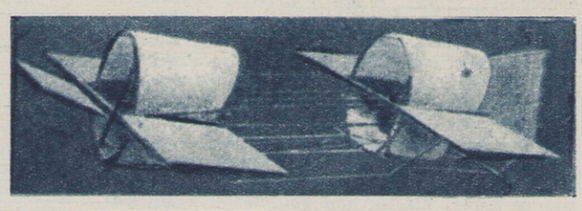
Zarząd Stołeczny LOPP wydaje w 1925 roku podręcznik „Modelarstwo Lotnicze" napisany przez **Wojciecha Woynę**. Książka ta omawia historię, aktualny stan modelarstwa oraz przynosi plany w skali 1:5 modeli latających konstrukcji **Kazimierza Błaszczyńskiego**. (jeden typowy model z tych lat podajemy obok). W Poznaniu wojewódzki komitet LOPP wydaje pracę **Bolesława Grajety** — „O budowie samolotów-modeli". Omawia ona modele autora i konstrukcje zagraniczne, a w załączeniu przedstawia plany modeli latających. Następną publikacją jest książka **Władysława Siadka** — „Sport modelarstwa lotniczego", wydane staraniem LOPP we Lwowie, i tegoż autora „Model latający typu kaczka W.S. 2". Był to szczegółowy plan i opis budowy modelu typu kaczka z napędem gumowym. (Dane dotyczące wymienionych wyżej książek oraz ich tytuły otrzymałem około roku 1952 od **Romualda Flacha**, dawnego instruktora modelarstwa i działacza lotniczego na terenie Wołynia, zmarłego parę lat temu).

CDN

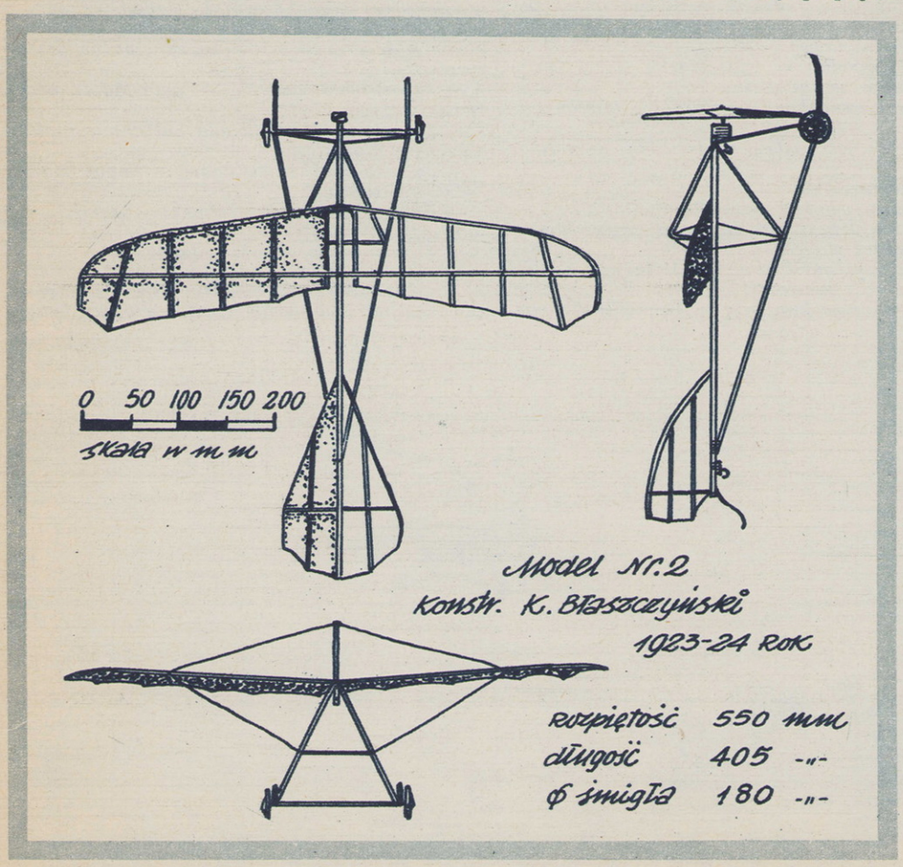
PAWEŁ ELSZTEIN



Bracia Chlebowscy z Łodzi podczas prób ze swoim silnikowym modelem trójpłatowca, zbudowanym w 1910 roku. Szkielet modelu wykonany był z bambusa i pokryty płótnem. Wg. „Tygodnika Ilustrowanego" z 1910 roku model Chlebowskich wzniósł się na wysokość około 10 m i utrzymywał się w powietrzu w ciągu 3 minut.



Oryginalny model „coleoptera" konstrukcji lwowianina Resenmana-Rożewskiego z lat 1910—1911. Napęd modelu stanowił silnik gumowy poruszający dwa śmigła umieszczone wewnątrz dwóch tunelowych osłon. (Wszystkie zdjęcia wg. pracy J. R. Konieczngo „Zaranie lotnictwa polskiego" — wyd. MON — 1961).



ZATOR

BOGDAN BARTNIKOWSKI

Poniżej zamieszczamy fragment powieści pod tytułem ZATORY, która ukaże się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej. Jej autorem jest kpt. pil. Bogdan BARTNIKOWSKI, pracujący aktualnie jako dziennikarz w redakcji tygodnika „Żołnierz Polski". Jednocześnie pragniemy przypomnieć, iż Bogdan Bartnikowski zadebiutował tomem opowiadań lotniczych pod tytułem NAD CHMURAMI, która ukazała się nakładem Wydawnictwa MON w 1966 roku. Pod koniec bieżącego roku natomiast pojawi się na półkach księgarskich druga powieść Bogdana Bartnikowskiego pod tytułem CIENIE.

WENUS, ja piętnasty, pozwól startować parą — powiedział Marek wolno przez radio. Jeszcze łudził się, jeszcze czekał na komendę — zabraniam! Przecież start nie ma sensu — mówił sobie — nie mogą nam pozwolić na lot, przecież jest mgła! I oblodzenie, od powierzchni ziemi! Jak można lecieć? Jest niebezpiecznie, muszą zabronić, nikt nie weźmie na siebie odpowiedzialności za decyzję startu, nie ma zresztą potrzeby ryzykować.

— Piętnasty, Wenus, pozwalam startować — usłyszał w słuchawkach. Jednak... nie ma ratunku.

— Szesnasty, uważaj, startujemy! — spojrzał na stojący opodal śmigłowiec Jacka. Unieśli się, chwilę wytrzymali zawis nad ziemią, ruszyli, rozpędzili śmigłowce, trzymając się nisko nad drzewami. Mgła... domy i drzewa przesuwają się tuż za szybami, są niewyraźne, rozmazane, w każdej chwili mogę rozpłynąć się, zniknąć. Trzeba lecieć niżej, za wszelką cenę niżej! Nie można — maszty, kominy, wieże, linie wysokiego napięcia — ziemia jeży się lasem śmiertelnych pułapek. Nie możesz od nich uciec, musisz lawirować w ich gąszczu, igrać z nimi. Dobrze, że lot jest krótki, wszystkiego piętnaście minut. Spojrzenie w prawo — lasy, tam jest jeszcze gorzej niż tu, nad polami — myśli Marek — mgła stoi w białych oszronionych drzewach, nic tam nie widać, trzeba skręcić w lewo, ominąć lasy, będzie więc lot trwał pięć minut dłużej, ale tak będzie lepiej, pewniej...

A Heniek wymigał się, został na lotnisku. Czy wrócimy na noc do domu? Co to — białe płatki pędzą prosto w oczy, w ostatniej chwili uderzone niewidzialnym tchnieniem łopat wirnika uciekają w dół pod kabinę śmigłowca — śnieżyca... Prędzej... pełna prędkość... szkoda czasu, prędzej...

— Piętnasty, ja Wenus, podaj pogodę na trasię.

— Lecę na wysokości trzydzieści metrów, widzialność około pół kilometra, opad śniegu — odpowiedział szybko Marek. Może zawrócą, powinni nas zawrócić, przecież lot w takich warunkach — to samobójstwo...

— Nie obladza cię?

— Nie, jeszcze nie, co masz dla mnie- — powiedz, żeby wracać, wyduś to z siebie, przecież nie można inaczej...

— Wykonuj lot.

Wykonuj... wykonuj... trudno. Co za kit, nic nie widać! Nie mogło to wszystko poczekać do niedzieli? Chociaż... Sześć dni to długo, zdążymy wysadzić pół Bałtyku, a nie jakiś tam kawałek lodu na Wiśle. Droga przed nami, już, przeszliśmy tuż nad drzewami, zaraz będzie miasteczko, kościół, komin fabryczny, jeszcze nic nie widać, ten komin ma ze czterdzieści metrów! Nie widać... las... lecimy nad nim, nasrożone białe kiście obmarzniętych sosen, droga, kilka domów, to już gdzieś blisko... zupełnie blisko, jest! Czarny cień komina, kilkadziesiąt metrów z lewej, bezpiecznie, nic nam nie grozi.

— Szesnasty... — krótkie pytanie, czy Jacek jest tuż obok, czy leci, bo nie ma czasu na spojrzenie w bok, na szukanie po niebie.

— Lecę sto metrów za tobą.

Dobrze, na razie wszystko idzie dobrze. Jeszcze dziesięć minut lotu. Heniek, dziś rano, jak on na mnie patrzył, prawda, już wczoraj, po wyjściu z kina... powiedział do mnie — pan! To u niego brzmi jak ostrzeżenie, nie wróży nic dobrego. Tak nie chciałem dziś lecieć. Pogoda... cholerna pogoda. Czy taka powódź nie mogłaby być w czerwcu? Słońce, upał, a my latamy nad lodami, fantazja, nawet przyjemnie by było...

— Skręcaj w prawo, piętnasty...

To Jacek. Wypatrzył rzekę? Nie, za wcześnie jeszcze, to tylko skończyło się pasmo lasów, można skręcić w prawo, można skierować się prosto na Wyszogród...

LĄDOWISKO jest ciasne, rozpędzone wirniki podrywają z bruku śnieg zmieszany ze słomą i końskim łajnem, sieką pyłem po twarzach i kabinach. Przy śmigłowcach znajomi piloci z sąsiedniego lotniska, technicy i saperzy biegają niby bezładnie i bez celu, siatka ogrodzenia oblepiona jest szczelnym murem gapiów. Nad ludzkim mrowiem unosi się łoskot silników, raz po raz przelatują startujące i lądujące śmigłowce.

— Jaka pogoda? — pyta Marka major, kierownik lotów na lądowisku.

— Latacie, widzicie — wzrusza ramionami Marek.

— Ale jak jest dalej, na lotnisku, w całym kraju?

— To samo co tu.

— I puścili was?

— Sam się dziwię. Ale tu u was młyn!! Macie dla nas jakieś zajęcie?

— Będzie do znudzenia. Chodźcie nad rzekę, zobaczycie co i jak.

Stanęli na wysokim brzegu. Rzeka skuta poszarpanym lodem leży cicha, pokonana, śpiąca. Przegradza ją gęsta kratownica drewnianego mostu i kępy drzew rosnące na wyspach, jakich pełno tu na rzece.

— Nic się nie dzieje! — zdziwił się Marek, który przypuszczał, że ujrzy tłum saperów i usłyszy kanonadę wybuchów.

— Nic...? Od wczoraj przybyło metr wody i dalej przybiera. Spójrz na most! Jeszcze metr i nie będzie cudów, popłynie.

Marek spojrzał w górę rzeki, w dół, wytężył wzrok, szukał ciemnej powierzchni wolnej od lodu rzeki. Nie ma, wszędzie jest lód.

— A co wy robicie? Na śmigłowcach?

— Rwiemy lód na kawałki, łatwiej spłynie, gdy rzeka wreszcie ruszy. Z dołu rzeki idą do nas lodołamacze. Może zdążą.

— Ile to potrwa? — Marek zwrócił się do sapera, który będzie z nim latał.

— Co? — saper nie zrozumiał. Podkrążone, zmęczone oczy w szarej twarzy tępo patrzą na rzekę.

— Kiedy rzeka ruszy?

Wzruszenie ramion. — Kto to wie, jutro, pojutrze... to zresztą w tej chwili nie najważniejsze, najtrudniej jest tam... — saper wskazał na drugi brzeg Wisły.

— A co tam jest — Marek spojrzał ciekawie. Pusto... w oddaleniu czernieją grupki ludzi, wozy konne i samochody wolno sunące koroną wału. — Co oni tam robią?

— Wrócimy z minowania nad tamtym brzegiem, zobaczy pan.

Z kępy drzew na rzece wzleciała w niebo rakieta.

— Tam są ludzie? — zdumiał się Marek.

— Są... nie zdążyliśmy ewakuować ich. Najpierw nie chcieli, a teraz nie dopłynie tam żadna łódź ani amfibia.

— I co zrobicie? Zostawicie ich?

— Zrzuciliśmy tam żołnierza z radiostacją i czekamy na śmigłowiec ratowniczy.

— Obywatelu poruczniku, śmigłowiec gotowy do lotu — zameldował mechanik.

— Ile weźmiemy ładunków? — spytał Marek sapera.

— Cztery.

— Jak rzucamy?

— Na sygnał. Acha, zapalę wszystkie ładunki w kabinie, proszę tylko szybko przesuwać śmigłowiec nad lodem.

I już Marek jest w powietrzu. Start, gołe gałęzie drzew przesuwają się tuż pod śmigłowcem, który odchodzi w stronę rzeki. Gdzie jest miejsce minowania? — na razie nic nie widać, lód jest biały, nie skażony dymem wybuchów. Zakręt rzeki, grupki ludzi z łopatami na brzegu. Są... czerwone błyski owijające się zaraz czarnym kłębem dymu — jeden, drugi, trzeci. Wiatr rozwiewa kłębki, układa je w czarne warkocze, zwiewa na brzeg, rozprasza.

— Kto stawiał ładunki? — pyta Marek przez radio.

— Sto piąty — odpowiada natychmiast niski nieznajomy głos.

— Ja piętnasty, dzień dobry — mówi Marek — ile postawiłeś?

— Cztery. Wszystkie wybuchły, odchodzę na lądowisko.

— Zrozumiałem, schodzę nad lód.

Gdzie wybrać miejsce? Spojrzenie za siebie na fotele kabiny. Zziębnięty saper z dłońmi wetkniętymi pod pachy. Obok niego na podło-

Zdjęcia: S. Syndoman (2)

dze leżą powiązane cegły trotylu — dwanaście kilogramów! To już nie ładunki ćwiczebne, to prawdziwe, groźne ładunki. Trzeba uważać, bo jeśli pomyłka...? Nie może być pomyłki. A jeśli? Nie! Nie uciekłbym wtedy, nie zdążę. Gdzie złożyć ładunki? Między dwa rozlewiska wody, akurat starczy miejsca na cztery ładunki. W dół, wolniej, w dół, wolniej, jeszcze wolniej, niżej, niżej niżej...

— Piętnasty, jestem nad lodem! — Marek rzucił przez radio ostrzeżenie, ale w słuchawkach jest cisza. Jest więc tu sam. Chciałby usłyszeć czyjś głos, zobaczyć śmigłowiec lecący tu, nad rzekę, chciałby widzieć, że ktoś go widzi. Trzeba niżej, jeszcze niżej, tak jak teraz, metr nad lodem, zatrzymać... swąd w kabinie! Pożar?! Spokojnie... to tylko saper zapalił lonty...

— Stawiaj! — krzyczy Marek. Nieruchomo, utrzymać śmigłowiec nieruchomo nad lodem. Ładunku nie można rzucić, trzeba go położyć delikatnie, jak jajko. Marek kątem oka widzi, jak saper wynosi paczkę nad progiem kabiny, pochyla się, paczka niknie w dole, jak długo to trwa... ruch śmigłowca w bok, zatrzymać, wrócić w poprzednie miejsce, nie kołysać! Trzymać jeszcze, jeszcze...

Saper daje znak ręką — naprzód! Przesunąć się o dwadzieścia metrów, nie więcej. Wolno, wolno, równo... jak zimno, zmarznięte dłonie zupełnie nie wychwytują drobniutkich drgań drążka sterowego, już, zatrzymać... dobrze, teraz trzymać w miejscu, nieruchomo, strasznie trudno, nie ma o co zaczepić oka na gładkiej powierzchni lodu pokrytego śniegiem, nieruchomo trzymać, nieruchomo... już...!

dwadzieścia metrów naprzód

Zatrzymać przy bryle lodu, łatwiej będzie zawisnąć bez drgnięcia. Jakie temperatury silnika... dobrze. Heniek nie przyleciał, wymigał się... ale on to zna, minował w ubiegłą zimę, minował pod Maciejowicami, teraz moja kolej. On pewnie też przyleci, nie ma cudów, wszyscy będą potrzebni. Dlaczego saper grzebie się tak długo z tym ładunkiem, nie mogę już trzymać śmigłowca nieruchomo, wiatr... przeszkadza, wykręca śmigłowiec, odnosi w bok, nie pozwolić mu, trzymać w miejscu, nieruchomo, szybciej... szybciej... gotowe!

dwadzieścia metrów naprzód

Dość, teraz zatrzymać. Och! Trąciłem kołami o lód! Unieść się trochę wyżej, dobrze. Trzeba uważać, cholernie uważać — Marek uspokajał się — to nic, to nawet dobrze, to taniutka lekcja, że ani na chwilę nie wolno zagapić się. Cooo? Saper ucina lont! Zostawia tylko taki króciutki?! Wariat! Szybko wychyla się z kabiny, kładzie ładunek na lód, macha ręką — naprzód! Nareszcie można odejść w górę, odpocząć, rozgrzać dłonie...

— A co z tym? — woła saper prosto w ucho Marka.

— Z czym? — pyta nie odwracając oczu od drzew, przechodzących tuż pod kołami śmigłowca.

— Z ładunkiem — krzyczy saper i pcha Markowi przed oczy żółtą paczkę.

— Skąd?! — Marek drętwieje — Ile było? Cztery... — pomyliłem się, niemożliwe, pamiętam przecież, były cztery...

— Rzucaj! — krzyczy do sapera.

— Na brzeg?!

Szybki przechył w stronę rzeki. Idiota... wziął piąty ładunek, bez uprzedzenia, idiota, żeby tylko zdążyć do rzeki... drzewa, już... odcinek czystej tafli wody.

— Rzucaj!

Paczka leci w dół, pochylenie śmigłowca w stronę brzegu, szarpnięcie i huk wybuchu, cholernie blisko było! Zdążyłem. Marek obraca się, spogląda na sapera, ten uśmiecha się szeroko. Udał mi się — myśli Marek — samobójca. Trzeba go opieprzyć, nie wolno inaczej, czekaj siądźmy tylko na lądowisku, czekaj... wyprowadził z zakrętu i ruszył w stronę lądowiska.

Prawda! Trzeba pozostać nad rzeką, obserwować wybuchy. Moje wybuchy... Jeszcze czas na nie, minęła dopiero minuta. Wybuch? A, to ten ostatni, z krótkim lontem, jeszcze trzy...

— Piętnasty, postawiłem ładunki, obserwuję wybuchy — zameldował w przestrzeń.

— Piętnasty, ja szesnasty, wchodzę w twój rejon — usłyszał głos Jacka — Gdzie jesteś?

— Krążę nad lodem koło wysp, obserwuję

Drugi wybuch .. odłamki lecą daleko, spadają kaskadą w wodę, czarnymi centkami znaczą ośnieżony lód. Znów... to już trzeci ładunek. Został jeszcze jeden. Czekanie. Jak długo? Moja pierwsza seria... prawdziwa, nie jakiś tam trening! Wciąż musi być coś pierwszego — pierwsza bójka, pierwsza dwójka w szkole, papieros, dziewczyna, potem pierwszy lot, skok ze spadochronem i teraz jest pierwsza seria. Długo nie wybucha. Może będzie niewypał? — zmartwił się — Cholera... powinien wybuchnąć, musi! Na zachętę. No, proszę, jest! I już po strachu, w porządku.

— Piętnasty, wszystkie ładunki wybuchły, wracam na lądowisko — Marek ustalił warunki lotu, rozgrzał palce, ruszając nimi w wyziębniętej rękawicy, nie pomaga, postukać palcami o burtę, mocniej, mocniej... no, już trochę lepiej. To już dwunasta? — zdziwił się, spoglądając na zegar. Tak... przecież trzy godziny czekaliśmy na lotnisku nim padła decyzja, że przebijemy się jakoś przez mgłę, potem był dolot do rzeki, zapoznanie z sytuacją i wreszcie wylot.

— Trochę w prawo... — saper trąca Marka w ramię — nad drugi brzeg.

Niżej... obniżyć lot tuż nad drzewa. Teraz dobrze widać. Wał przeciwpowodziowy ledwie wystaje nad sterczące pionowo kry. Jest źle. Za wałem są przecieki, nasiąknięta ziemia przepuszcza wodę na pola. Jak długo wał wytrzyma O, tu jest jeszcze gorzej! Woda w rzece sięga prawie do korony wału! Wojsko... saperzy z workami, wywrotki, koparki, wojsko, grupa w ciemnych mundurach, chłopi, kobiety, wszyscy z łopatami, kilkunastu w samych tylko koszulach, nie marzną, dziwne... więc to tylko tu zimno, tam jest gorąco, straszliwie gorąco...

— Lądowisko, piętnasty, pozwól lądować.

— Pozwalam. Ląduj w kącie lądowiska, wyłącz silnik.

— Pozwól zabrać jeszcze jedną serię.

— Zabraniam, wyłącz.

Cholera! Przecież jeszcze trzy godziny i będzie noc! Wyłącz... siedź, gdy można latać...

— Co to za pomysły? — Marek zdjął hełmofon w budce kierownika lotów.

— Będziemy zdejmowali ludzi z wyspy, Mietek przyleciał.

— Już? Gdzie jest?

— Podchodzi do lądowania na wyspie.

— To co? Gdzie wyspa, a gdzie zator. Latajmy!

— Ludzie są ważniejsi. Nie można przeszkadzać Mietkowi. Na wyspie są diabelnie wysokie drzewa, chyba będzie ich wciągał dźwigiem do kabiny. Kto wie co będzie, lepiej poczekać.

— Pójdę na brzeg, popatrzę.

— Ale zmarzłem! — saper przed budką uderzał się dłońmi po bokach — kiedy lecimy?

— Za parę minut. Chodźmy nad rzekę. No ale mi pan zrobił kawał... — Marek przypomniał sobie o postanowieniu w locie, ale teraz już było inaczej, za późno, nie mógł, nie chciało mu się robić wymówek.

SAMOLOT FOKKER F-28 „FELLOWSHIP" ● HOLANDIA

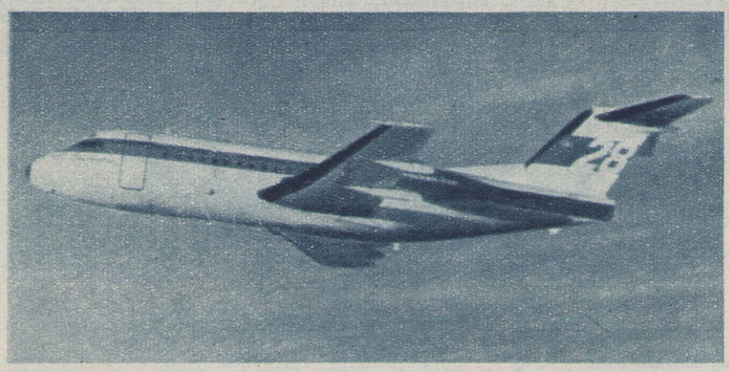
NA początku 1967 r. wystartował do swego pierwszego lotu odrzutowy następca znanego samolotu F-27 „Friendship". Projekt samolotu został zatwierdzony w 1962 r., a w 1965 r. wpłynęły pierwsze zamówienia. Prototyp wyposażony był w dwa dwuprzepływowe silniki Rolls-Royce „Spey-Junior" 550 o ciągu 3 964 kG. Wersje seryjne posiadają silniki „Spey-Junior" 555-15 o zwiększonym do 4468 kG ciągu dzięki zastosowaniu chłodzenia turbiny.

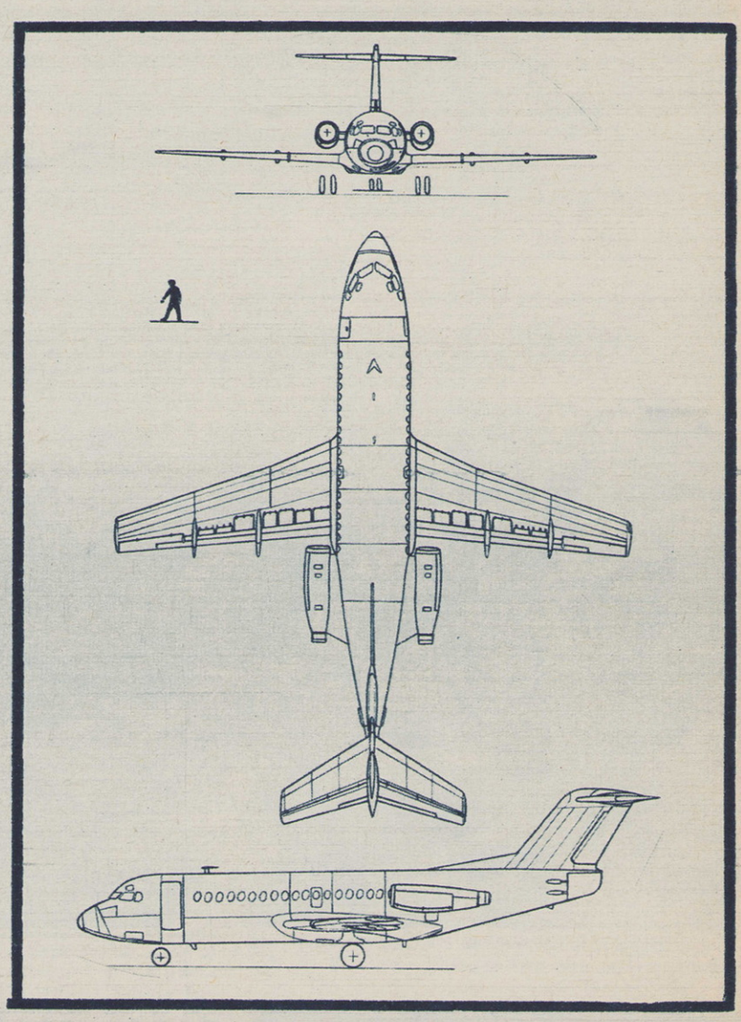
Skrzydła samolotu posiadają spoilery współpracujące z lotkami i wychylające się, gdy wychylenie klap jest większe niż 5°. Napędy lotek i sterów przy pomocy dwóch niezależnych obwodów hydraulicznych oraz dodatkowe sterowanie ręczne. Wysuwanie klap typu Fowler oraz przestawianie statecznika wysokości dźwignikami hydraulicznymi oraz równolegle — elektrycznie. Z tyłu kadłuba umieszczono otwierane hydraulicznie hamulce aerodynamiczne. W konstrukcji samolotu szeroko zastosowano klejenie elementów konstrukcyjnych (np. podłużnice do pokrycia) oraz konstrukcje przekładkowe.

Klimatyzowana kabina mieści 40 pasażerów (lub 65 w klasie turystycznej). Integralne zbiorniki paliwowe w skrzydłach mają pojemność 9 865 l. Można też zainstalować dodatkowy zbiornik o pojemności 1 440 l. Instalacja elektryczna zasilana jest przez dwie prądnice prądu zmiennego (400 Hz) o mocy 20 kVA przy napięciu 120/208 V. Ciśnienie w instalacji hydraulicznej 210 kG/cm . Do układu odladzającego zastosowano ciepłe powietrze z silników, które przepływa wewnątrz przekładkowego pokrycia krawędzi natarcia. (EM)

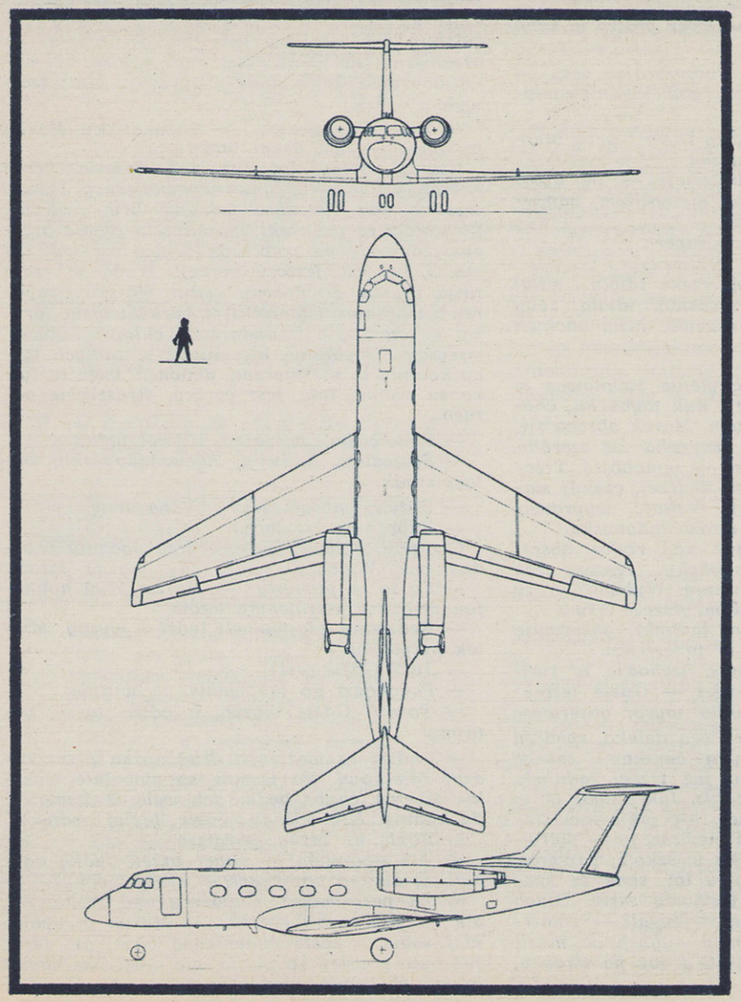
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 23,6 m, długość — 27,4 m, wysokość 8,5 m, powierzchnia nośna — 76,4 m².
Ciężary: Ciężar własny — 14 100 kG, ciężar całkowity max. — 23 540 kG.
Osiągi: Prędkość max. — Ma = 0,75, prędkość przelotowa 686 do 849 km/h, prędkość lądowania — 207 km/h, zasięg (60 pasażerów) — 1 043 km.





KONSTRUKCJE LOTNICZE



SAMOLOT GRUMMAN G-1159 „GULFSTREAM-II" ● USA

ZNAJDUJĄCA się na Long Island w Nowym Jorku wytwórnia Grumman ochodzić będzie w br. 40-lecie swego istnienia, w czasie którego wyprodukowała ponad 25 000 samolotów. Wytwórnia specjalizuje się w budowie samolotów dla lotnictwa morskiego produkuje jednak również samoloty cywilne. Po zbudowaniu kilkudziesięciu dyspozycyjnych samolotów turbośmigłowych G-159 „Gulfstream" podjęto produkcję większego samolotu z silnikami turboodrzutowymi. Prototyp oblatano 2. X. 1966 r. Do chwili obecnej zamówiono 82 samoloty tego typu, z czego wyprodukowano ok. 30. Produkcja miesięczna w 1968 r. — 3 samoloty.

Stery i lotki są sterowane dwoma niezależnymi systemami hydraulicznymi oraz mają dodatkowe sterowanie ręczne. Przy wysuniętych klapach działanie lotek uzupełniane jest wychyleniem spoilerów, które służą również jako hamulce aerodynamiczne.

W układzie hamulcowym trójkołowego podwozia zastosowano elektroniczny system zapobiegający powstawaniu poślizgu. Koła podwozia głównego wciągane są w kierunku do wewnątrz (jak w „Caravelle" lub F-28), zaś przednie — do przodu.

Integralny zbiornik paliwowy w skrzydłach mieści 9 750 kG paliwa. Dwa umieszczone w tyle kadłuba dwuprzepływowe silniki Rolls-Royce „Spey" Mk.511-8 o ciągu 5 170 kG wyposażono w odwracacze kierunku ciągu.
Samolot jest budowany w wersji pasażerskiej i dyspozycyjnej. W wersji pasażerskiej samolot zabiera w klimatyzowanej kabinie 19 do 30 pasażerów. Załoga — 3 osoby. (EM)

DANE TECHNICZNE:

Wymiary: Rozpiętość — 20,98 m, długość — 24,36 m, wysokość — 7,47 m, pow. nośna — 73,70 m².

Ciężary: Ciężar własny — 13 063 kG, ciężar całkowity max. — 25 400 kG.

Osiągi: Prędkość max. 940 km/h (Ma = 0,83), prędkość przelotowa — 900 km/h, prędkość przeciągnięcia — 196 km/h, wznoszenie — 1 310 m/min., pułap — 12 650 m, potrzebna długość pasa lotniskowego — 1 340 m, zasięg max. — 5 115 km.

WOLFGANG SCHMIDT — 9151 Erlbach-Kirchberg, Ernst-Thälmann-Strasse 163, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem, zbiera dane i sylwetki konstrukcji lotniczych. Od czterech lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z kolegami z Polski. Chciałby szczególnie wymieniać z nimi dane i sylwetki samolotów, śmigłowców i rakiet. Może korespondować w języku polskim.

*

CEZARY JACHIMOWICZ — Warszawa, ul. Jasna 7 m. 27. Ma lat 13. Interesuje się lotnictwem. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z kolegami na tematy lotnicze. Szczególnie chciałby tą drogą zapoznać się z planami i danymi konstrukcyjnymi przedwojennych szybowców szkolnych, takich jak „Wrona" i inne.

*

JANUSZ AUGUSTYN — Gorlice, ul Chopina 18/9, woj. rzeszowskie. Jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej oraz stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem, zbiera zdjęcia samolotów. Pragnie nawiązać korespondencję z entuzjastami lotnictwa z kraju i zagranicy.

SAMOLOTY SPRZED 1939 R.

Jerzy Ignaczuk — Olsztyn. Na uzbrojeniu lotnictwa polskiego przed 1939 r. nie było eskadr myśliwskich wyposażonych w samoloty PZL P-24.

Tadeusz Skrzypek — Tarnów. Nie posiadamy bliższych danych samolotu przedwojennego P-39. Prędkość max. — 325 km/h rozwijał na wys. 5 000 m samolot P-7a.

PLANÓW NIE WYSYŁAMY

Zbigniew Raczkiewicz — Gubin, Henryk Wasilewski — Gubin, Lech Micorek — Gdańsk (Nowy Port). Redakcja nie wysyła żadnych planów, ani rysunków konstrukcyjnych lub zdjęć.

MINIWIATRAKOWCE

Janusz Bizoń — Ustroń k. Cieszyna. Odpowiedzi na pytania dotyczące miniwiatrakowców można znaleźć w książce „Śmigłowce" (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności) oraz w naszym cyklu „Uczymy się pilotować miniwiatrakowce". Miniwiatrakowce mają najczęściej silniki o mocy 65—130 KM.

ZDALNE KIEROWANIE MODELI

Jerzy Golacik — Płock. Polecamy książkę: J. Wojciechowski — „Budowa i pilotaż radiomodeli" (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności). Zawiera ona wyczerpujący opis budowy kompletnej aparatury kierującej, plany różnych modeli w skali 1:1 oraz podaje zasady ich kierowania.

OPISY SAMOLOTÓW

A. Grobelak — Częstochowa. Dziękujemy za miłe słowa uznania i życzenia, które odwzajemniamy. Opisy wymienionych w liście samolotów postaramy się zamieścić w dziale „Przegląd samolotów wojskowych".

Józef Szram — Złotów. Wymiary elementów kadłuba wynikają z obliczeń dotyczących konkretnej konstrukcji. Silnik Napier „Sabre-II" samolotu Hawker „Tempest-V" posiadał układ cylindrów „H".

Stanisław Kocimba — Tłokinia Wielka, pow. Kalisz. Opisy różnych samolotów wojskowych zamieszczamy w dziale „Przegląd samolotów wojskowych". Tam też znajdzie się niebawem opis „Lancaster'a".

STRZELEC RADIOTELEGRAFISTA

„Mam 29 lat. Od chwili ukończenia służby wojskowej, podczas której byłem mechanikiem lotniczym, pracuję w instytucji cywilnej. Jestem pilotem szybowcowym i skoczkiem spadochronowym. Mam, niestety, ukończone tylko 9 klas liceum ogólnokształcącego. Czy mogę być przyjęty do służby zawodowej w wojskach lotniczych w charakterze strzelca radiotelegrafisty?" — pisze **Henryk Sobieraj z Konina.**

Udzielamy odpowiedzi negatywnej. Nie chcąc jednak przesądzać sprawy, kierujemy naszego czytelnika do najbliższego Powiatowego Sztabu Wojskowego (WKR-u), gdzie zostanie dokładnie poinformowany o możliwościach służby i szkolenia w wojsku.

ALBUM Z MISTRZOSTW ŚWIATA

„Czy ukazał się względnie ukaże się album z XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie? Czy i gdzie można nabyć zdjęcia z tych mistrzostw?" — pyta **Stefan Mikołajczyk z Wrocławia.**

Nie przewiduje się wydania albumu z Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie. Zdjęcia z tych mistrzostw, lecz tylko w dużych ilościach, nabywać można w Aeroklubie PRL wyłącznie za pośrednictwem przedsiębiorstwa „Ruch".

— NIE MA TO JAK TECHNIKA!

Foto: HENRYK KUCHARSKI

P.S. Pragniemy przypomnieć, że kącik ciekawej fotografii lotniczej KLAPS redagujemy wspólnie z naszymi Czytelnikami. Prosimy więc posiadaczy i autorów interesujących i niecodziennych zdjęć lotniczych o współpracę. Zdjęcia prosimy przesyłać pod adresem redakcji, z dopiskiem KLAPS.

Jan Jokiel ● UDZIAŁ POLAKÓW W BITWIE O ANGLIĘ ● Instytut Wydawniczy Pax, 1968, wydanie I, str. 136, tabl. i ilustracji 72. Cena zł 35.

Jest to książka-album stawiająca sobie za główny cel wizualne ukazanie walk polskich lotników nad Anglią w 1940 r. Prawie wszystkie fotografie, nigdy dotychczas nie publikowane, są dziełem autora albumu. Są one nie tylko pamiątką dla uczestników powietrznych zmagań, ale pozostaną także cennym dokumentem o dużej wartości historycznej. Uważam jednak — choć może to nie było w intencji autora — że podniosłoby atrakcyjność albumu dodanie choć kilku zdjęć z samych spotkań powietrznych. Nie szkodziłoby chyba, że byłyby to reprodukcje z kapitalnych często fotografii zamieszczonych w wydanych za granicą książkach z tego okresu wojny. Co do treści literackiej albumu, to jest ona częściowo ujęta w bardzo sympatyczny, bezpośredni styl gawędziarski, częściowo zaś zawiera dosłowne tłumaczenia wypowiedzi dowódców brytyjskich. Dowódców, którym dane było dowodzić względnie zetknąć się z myśliwcami polskimi w tym przełomowym okresie wojny. Szczególnie cenne są uwagi właściwego „architekta" zwycięstwa, sędziwego marszałka lotnictwa Dowdinga. W sposób autorytatywny podkreśla on: „W miarę rozwoju sytuacji bojowej stało się oczywiste, że decydującym czynnikiem nie jest sprawa uzupełnień strat samolotami myśliwskimi, ale kwestia uzupełnień odpowiednio przygotowanymi pilotami. Twierdzę, że zagadnieniem krytycznym była sprawa dopływu wyszkolonych pilotów-myśliwców". Umyślnie przytaczam tę wypowiedź Dowdinga, gdyż w opracowaniach powierzchownie poinformowanych pisarzy do dziś jeszcze powtarza się fałszywa opinia, że Anglii brakowało myśliwskich samolotów. Sytuacja pod tym względem nie była bynajmniej zła — najlepszym tego dowodem jest, że RAF w ogóle nie potrzebował używać dość dobrych amerykańskich samolotów Curtiss (skierowanych od maja 1940 r. zamiast do Francji do Anglii).

Autor zwraca się z apelem o pomoc w poprawieniu i uzupełnieniu albumu. „Czytelnik, do którego rąk trafi ta publikacja i który cierpliwie przejrzy ją i przeczyta do końca, niech zechce pamiętać, że jej skromna treść w dużym stopniu przy jego pomocy może ulec poprawieniu i rozbudowie". Janowi Jokielowi — jak pisze dalej — chodzi głównie o źródła z pierwszej ręki — informacje rodziny i dalszych krewnych tej małej grupki ludzi, którzy byli uczestnikami bitwy o Anglię 1940 r.

Poniżej podaję kilka najbardziej rażących błędów, które od razu wpadły mi w oczy już przy pierwszym, dość pobieżnym czytaniu tej cennej i pięknie wydanej publikacji. O mniejszego typu pomyłkach nie piszę, mogę je podać osobiście autorowi albumu.

1. Skrzydełka obwoluty: „było ich" (pilotów polskich) około stu". W rzeczywistości było ich 138. Najzupełniej dokładne cyfry podaje wiele publikacji angielskich, m. in. doskonała, źródłowa książka: Derek Wood, Derek Dempster, „The Narrow Margin — the Battle of Britain and Rise of Air Power 1930—1940".

„próba zestawienia możliwie pełnej listy nazwisk pilotów, uczestników pamiętnych zmagań". Otóż autor niepotrzebnie silił się na zestawienie listy polskich pilotów. We wspomnianej książce, w dodatku („appendix 19") zawarta jest pełna urzędowa lista uczestników zmagań, tj. tak zwanych „operacyjnych pilotów myśliwskich", z podaniem imienia i nazwiska, numeru dywizjonu, narodowości i nawet czy przeżył bitwę czy nie. Podana jest także informacja, jeżeli zginął w toku dalszych walk już po październiku 1940 r.

2. Autor myli dwa pojęcia: śmigłowiec (helikopter) i wiatrakowiec (autożyro). O ile mi wiadomo, w Polsce przedwrześniowej śmigłowców nie było (prócz nieśmiałych prób Tańskiego), lotnictwo wojskowe posiadało natomiast jeden jedyny wiatrakowiec (str. 8).

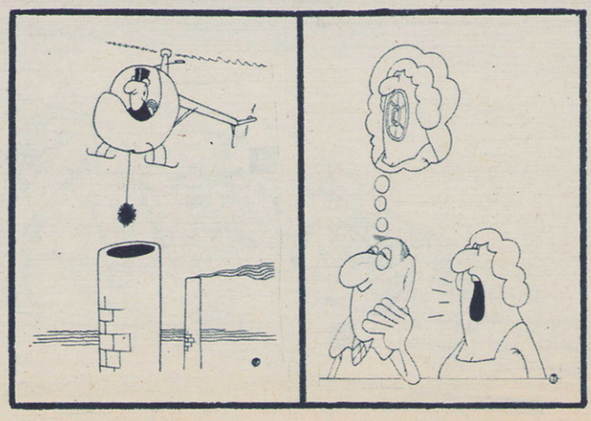
3. „Lista pilotów Polaków uczestników bitwy o Anglię" (str. 57—63). Brakuje tu 55 nazwisk, które można łatwo uzupełnić m. in. z książki Wooda i Dempstera.

4. Piotr Łaguna, stary myśliwiec z pułku poznańskiego, był na długo przed wojną dowódcą eskadry bombowej na „Karasiach" a w kampanii wrześniowej na ochotnika latał na „Łosiu" z pułku warszawskiego. Doskonale spisywał się — czego autor nie wspomina — w kampanii francuskiej, kiedy to był zastępcą dowódcy dywizjonu 1/145 ppłka Józefa Kępińskiego. Autor błędnie (str. 131) podaje: „Mjr Piotr Łaguna, pilot z olbrzymim doświadczeniem z okresu września 1939 r., kiedy był dowódcą eskadry w dywizjonie poznańskim".

Nie są to błędy zbyt wielkie i specjalnie nie umniejszają poważnych zalet tego pięknego albumu.

Udaną obwolutę, okładkę, wyklejkę i rysunek na kartę tytułową projektował Andrzej Borecki.

J. KOWNACKI



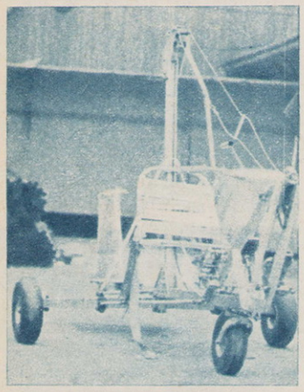
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

WIROPŁATY AMATORSKIE CSRS

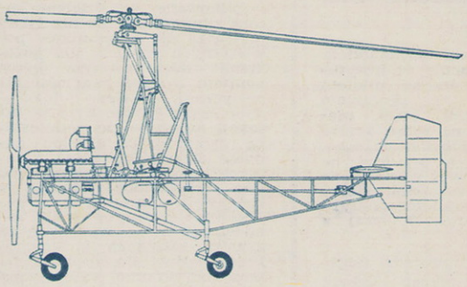
Jesienią 1965 r. został utworzony w Czechosłowacji „Rotorklub", jako oficjalna sekcja Aeroklubu CSRS. Zrzesza on dziś ok. 500 członków. W ramach działalności klubu przewidziano raz w roku kongres techniczny i pokazy w locie.

Nasz przegląd obejmuje kilka ciekawszych konstrukcji wiropłatów zrealizowanych przez członków „Rotorklubu". Dalszy ciąg tego przeglądu za tydzień.

Wiroszybowiec będący kopią wiropłata Bensen B-7.



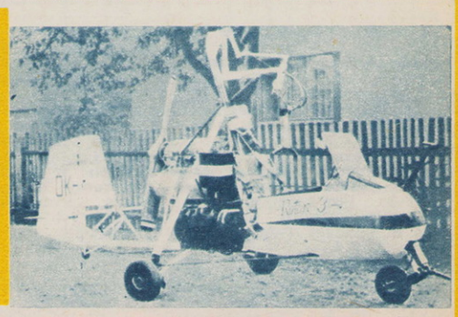
DX-3, wiatrakowiec z silnikiem z przodu i śmigłem ciągnącym. Silnik Walter „Mikron" (50 KM).

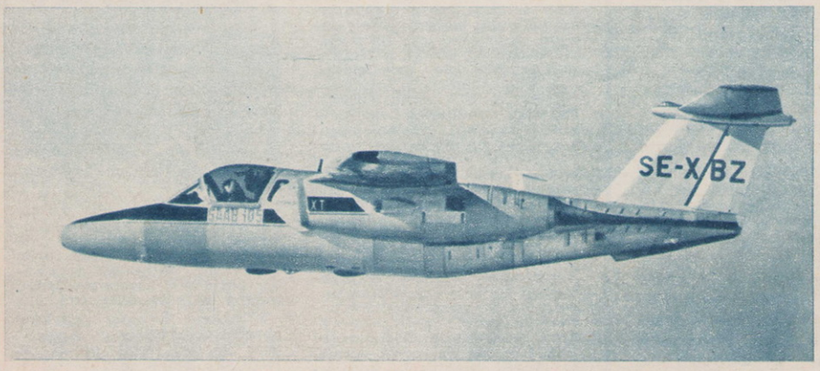


Z prawej u góry: Śmigłowiec plecakowy. Rozkręt wirnika nośnego przy starcie: liną nawiniętą na bęben — piastę wirnika i rozwijaną przez samochód.

Powyżej: Wiroszybowiec Ex-Zlin-KD. Jego wersja KD-67 przewidziana jest do małej produkcji seryjnej.

Z prawej: Wiatrakowiec „Roton-3" z silnikiem Walter „Mikron" 65 KM.





SAMOLOT WIELOZADANIOWY SAAB – 105XT

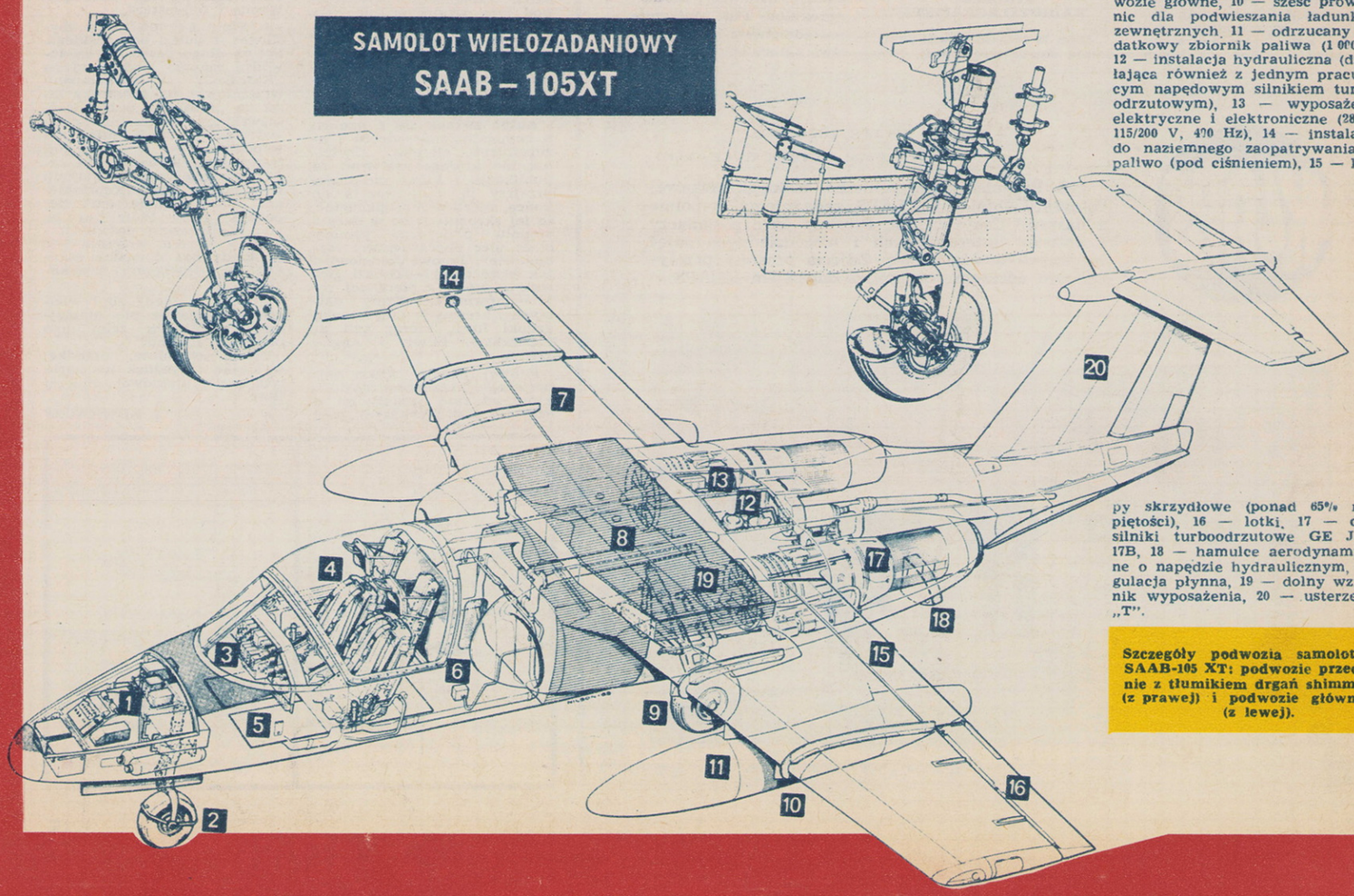
JEST to rozwinięcie znanego szwedzkiego dwu-czteromiejscowego samolotu szkolno-treningowego SAAB-105 z 1963 r. Do chwili obecnej wyprodukowano 150 tych maszyn w wersji Sk-60 (szkolnej) i A-60 (szturmowej). Są one w użyciu w Szwecji. W 1970 r. — eksport 20 maszyn do Austrii.

Samolot SAAB-105 XT pojawił się w 1968 r. Jest on wyposażony w silniki o większym ciągu (2 X 1 300 kG zamiast 2 X 750 kG), ma wzmocnioną konstrukcję i udźwig. Kabina — dwuosobowa, z miejscami obok siebie.

Rozpiętość — 9,50 m, długość — 10,5 m, wysokość — 2,7 m, pow. nośna — 16,3 m². Ciężar własny 2 565 kG, ciężar całkowity — 6 500 kG. Prędkość max. — 970 km/h, prędkość przelotowa — 875 km/h, wznoszenie — 65 m/s, pułap — 13 700 m, zasięg — 2 200 do 2 760 km, rozbieg — 340 m, dobieg — 575 m.

Objaśnienia do rysunku — przekroju perspektywicznego:

1 — wyposażenie nawigacyjne, 2 — podwozie przednie, 3 — tablica przyrządów pokładowych (zdwojona), 4 — kabina ciśnieniowa z dwusterem i dwoma fotelami wyrzucanymi (lub czterema fotelami zwykłymi), 5 — pancerz ochronny (tylko w wersji szturmowej), 6 — klimatyzacja, wyposażenie dla 2 ubiorów przeciwprzeciążeniowych i instalacja tlenowa dla 4 osób, 7 — płat konstrukcji dwudźwigarowej, 8 — zbiornik paliwowy 2 000 l (z tego 920 l w kadłubie, reszta — w skrzydłach), 9 — podwozie główne, 10 — sześć prowadnic dla podwieszania ładunków zewnętrznych, 11 — odrzucany dodatkowy zbiornik paliwa (1 000 l), 12 — instalacja hydrauliczna (działająca również z jednym pracującym napędowym silnikiem turboodrzutowym), 13 — wyposażenie elektryczne i elektroniczne (28 V, 115/200 V, 400 Hz), 14 — instalacja do naziemnego zaopatrywania w paliwo (pod ciśnieniem), 15 — klapy skrzydłowe (ponad 65% rozpiętości), 16 — lotki, 17 — dwa silniki turboodrzutowe GE J-85-17B, 18 — hamulce aerodynamiczne o napędzie hydraulicznym, regulacja płynna, 19 — dolny wzierник wyposażenia, 20 — usterzenie „T".



Szczegóły podwozia samolotu SAAB-105 XT: podwozie przednie z tłumikiem drgań shimmy (z prawej) i podwozie główne (z lewej).

LOT
NOWINY

NR 85 • LUTY • 1969

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

WYSTARTOWALIŚMY!

I tak oto w noc sylwestrową przekroczyliśmy granicę czasu — Polskie Linie Lotnicze LOT mają już lat czterdzieści. W życiu człowieka to wiek dojrzały, okres najlepszy, najkorzystniejszy w działaniu, w realizacji ambitnych zamierzeń. Potem jednak — zgodnie z prawami natury — nadchodzi starość, zmniejsza się energia, braknie sił. Na szczęście, prawa natury nie mają nic do przedsiębiorstwa lotniczego. Wręcz przeciwnie — im dłużej działa — tym większa jego żywotność, energia, nowoczesność. Dynamiczny rozwój techniki lotniczej sprawia, że w przedsiębiorstwie lotniczym, a więc i w PLL LOT, nie może być mowy o jakimś zastoju, bierności, apatii. Ostatnie lata działalności LOT-u są najlepszym tego dowodem. Zaczęliśmy coraz dynamiczniej przekształcać nasze przedsiębiorstwo. Zagęściła się sieć krajowych i zagranicznych połączeń, wydłużyły się linie, wiodące już teraz również i poza Europę — do Kairu i Bejrutu. Pamiętamy wszyscy „jakościowe skoki" w życiu przedsiębiorstwa. To przecież było tak niedawno...

Najpierw „przesiadka" z tradycyjnych od lat samolotów tłokowych na turbośmigłowe. Nowa technika, większe prędkości, dalszy zasięg. I teraz ostatnio — odrzutowce. Jeszcze szybsze, zmuszające do nowego wysiłku, do przekształcenia dotychczasowej praktyki wielu służb LOT-u. Charakterystyczne, a zarazem bardzo optymistyczne, że stało się to właśnie na progu naszego czterdziestolecia, że obchodzimy je pod znakiem nowych przemian i jeszcze nowocześniejszej techniki. To nie tylko zobowiązuje, to jest dodatkowym i cennym dopingiem dla całej załogi LOT-u.

Rok jubileuszowy dopiero się rozpoczął. Będzie posiadał wiele akcentów okolicznościowych, które uświetnią naszą tak miłą rocznicę. Zaczęliśmy od rzeczy drobnej, ale która utrwali się w pamięci wielu ludzi — od stempli pocztowych, jakie na cześć czterdziestolecia LOT-u wydała Poczta Polska. Przyjdzie potem kolej na pamiątkowy album, na foldery i rozmaite wydawnictwa, ozdobione jubileuszowymi cyframi. Centralna uroczystość pozwoli przypomnieć historię PLL LOT i oddać cześć tym wszystkim, którzy swą wieloletnią pracą przyczynili się do rozwoju i sukcesów przedsiębiorstwa.

Wszystko to będą jednak zewnętrzne, symboliczne znaki naszego jubileuszu. Jest jednak jeszcze jeden, cenny, łatwo wyczuwalny akcent — to sympatia społeczeństwa dla naszej pracy, naszego przedsiębiorstwa, dla Polskich Linii Lotniczych LOT. Świadczą o tym i liczne listy, nadchodzące do dyrekcji, i życzliwe zainteresowanie prasy, radia i telewizji dla LOT-u, a i nawet to — jak witane są nasze samoloty, z jakim zainteresowaniem i to zarówno na Okęciu, jak i w innych krajowych i zagranicznych portach.

Za tę życzliwość serdecznie dziękujemy. Jest ona dla nas wszystkich dopingiem do jeszcze lepszej pracy. Mamy nadzieję, że nowymi osiągnięciami uczcimy nasz wspólny, drogi nam wszystkim jubileusz.

WSZYSTKIM
NASZYM
PASAŻEROM
PRZYJACIOŁOM
SYMPATYKOM
A TAKŻE
INSTYTUCJOM
I OSOBOM
PRYWATNYM
KTÓRE NAM
NADESŁAŁY
ŻYCZENIA
Z OKAZJI
40-LECIA
PLL LOT
ORAZ
NOWEGO ROKU
— SERDECZNE
PODZIĘKOWANIA
SKŁADA
ZAŁOGA
PLL LOT

PRZED PIERWSZYM REJSEM

Mamy tu oczywiście na myśli pierwszy rejs w roku 1969. Za chwilę pasażerowie wejdą na pokład samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT, aby udać się w podniebną podróż do jednego z 25 portów zagranicznych lub też do któregoś z 8 miast wojewódzkich, które objęte są obecnie siecią połączeń PLL LOT.

Życzymy przyjemnej podróży i do zobaczenia na pokładach samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT.

PRZEPRASZAM

TYLKO 2 PYTANIA:

● **Czym Pan-Pani powitał-a 40-lecie PLL LOT?**
● **Jakie pragnie Pan-Pani wyrazić życzenie?**

A oto odpowiadają:

MAGNUS HEDEMANN, dyrektor handlowy PLL LOT:
1. Już wkrótce przeniesiemy się do nowych pomieszczeń Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu. Uzyskamy lepsze warunki pracy, ale też znacznie wzrosną stawiane nam wymagania. W roku bieżącym mamy uruchomić nowe linie krajowe i zagraniczne oraz przewieźć ponad 900 tys. pasażerów, co będzie rekordową ilością w historii LOT-u. Czterdziestolecie powitaliśmy intensywnymi przygotowaniami do wykonania tych zadań.
2. W roku 1968 witaliśmy 5-milionowego pasażera LOT-u po wojnie. Ostatni milion — właśnie ten piąty — przewieźliśmy w ciągu piętnastu miesięcy. Życzę LOT-owi, abyśmy w roku bieżącym powitali milionowego pasażera roku.

ZBIGNIEW DĄBKOWSKI, kierownik Działu Przewozów:
1. Czterdziestolecie powitaliśmy intensywnymi pracami nad przygotowaniem jubileuszowego rozkładu LOT-u, który wejdzie w życie 1 kwietnia br. W zasadzie rozkład jest już gotowy, chodzi nam obecnie już tylko o to, aby nowe, odrzutowe samoloty Tu-134 zostały w nim jak najbardziej celowo i ekonomicznie wykorzystane.
2. Żeby uruchomienie nowego, Centralnego Dworca Lotniczego na Okęciu przyczyniło się do podniesienia roli Warszawy jako portu tranzytowego, żeby przez naszą stolicę wiodły powietrzne szlaki Wschód — Zachód, Północ — Południe. I jeszcze jedno życzenie: aby wreszcie udało się uruchomić linię dalekiego zasięgu PLL LOT.

ELŻBIETA ORŁOWSKA, kierowniczka Oddziału PLL LOT w Rzeszowie:
1. Oddaniem do użytku nowego, naprawdę reprezentacyjnego Biura Miejskiego PLL LOT w Rzeszowie.
2. Żeby udało się uruchomić połączenie Rzeszów — Wrocław — Szczecin.

CZESŁAW BIESZCZAD, kapitan statku powietrznego:
1. Przygotowaniami do wyjazdu na przeszkolenie w ZSRR pięciu nowych załóg latających na samoloty odrzutowe Tu-134.
2. Więcej takich szybkich, nowoczesnych samolotów dla LOT-u, dalekich powietrznych tras.

HALINA KOSSKO, z-ca kierownika Działu Reklamy i Wydawnictw:
1. Pracami redakcyjnymi nad folderem, wydawanym z okazji 40-lecia PLL LOT. Wydrukujemy go w Wiedniu, będzie bardzo ładny i jestem pewna, że ukaże się w zaplanowanym terminie. W Wiedniu zaczynamy też drukować rozkłady PLL LOT.
2. Nareszcie nowego biurowca dla Dyrekcji LOT-u. Pracujemy bowiem w straszliwej ciasnocie.

ZBIGNIEW STABEUSZ reprezentant PLL LOT w Atenach:
1. Generalnym remontem reprezentacyjnego lokalu biura PLL LOT w Atenach.
2. Rozszerzenia turystyki polskiej na rejon Bliskiego Wschodu oraz linii na Daleki Wschód.

GRAŻYNA BAŁDA, stewardessa:
1. Intensywna nauka języka francuskiego. Już wkrótce czeka mnie bowiem egzamin. Chciałabym go zdać jak najlepiej.
2. Pięciu milionów pasażerów LOT-u rocznie, a dla stewardess wygodnych wózeczków do rozwożenia napojów na pokładzie.

TADEUSZ ZBYSZYŃSKI, kierownik Działu Kadr:
1. Przygotowaniem około tysiąca dyplomów uznania dla zasłużonych pracowników LOT-u za długoletnią pracę i osiągnięcia zawodowe.
2. Żeby nasi pasażerowie nigdy nie narzekali na pracowników LOT-u i byli zawsze szybko, sprawnie i uprzejmie obsłużeni.

WACŁAW KRYSIAK, kierownik Działu Taryf i Przepisów IATA:
1. Przygotowaniem takich wniosków na konferencji IATA w Genewie, aby nowe taryfy pasażerskie umożliwiły znaczny wzrost turystyki do Polski.
2. Naboru młodych, chętnych do pracy, znających języki obce pracowników LOT-u.

JAN KONIUSZEWSKI, st. inspektor Działu Szkolenia:
1. Pisaniem wspólnie z dr. Kalestyńskim książki z okazji 40-lecia LOT-u. Będzie w niej mowa o ludziach, faktach, wydarzeniach.
2. Abyśmy uzyskali wreszcie nowe, wygodne pomieszczenie dla celów szkoleniowych i naszej przyzakładowej szkoły.

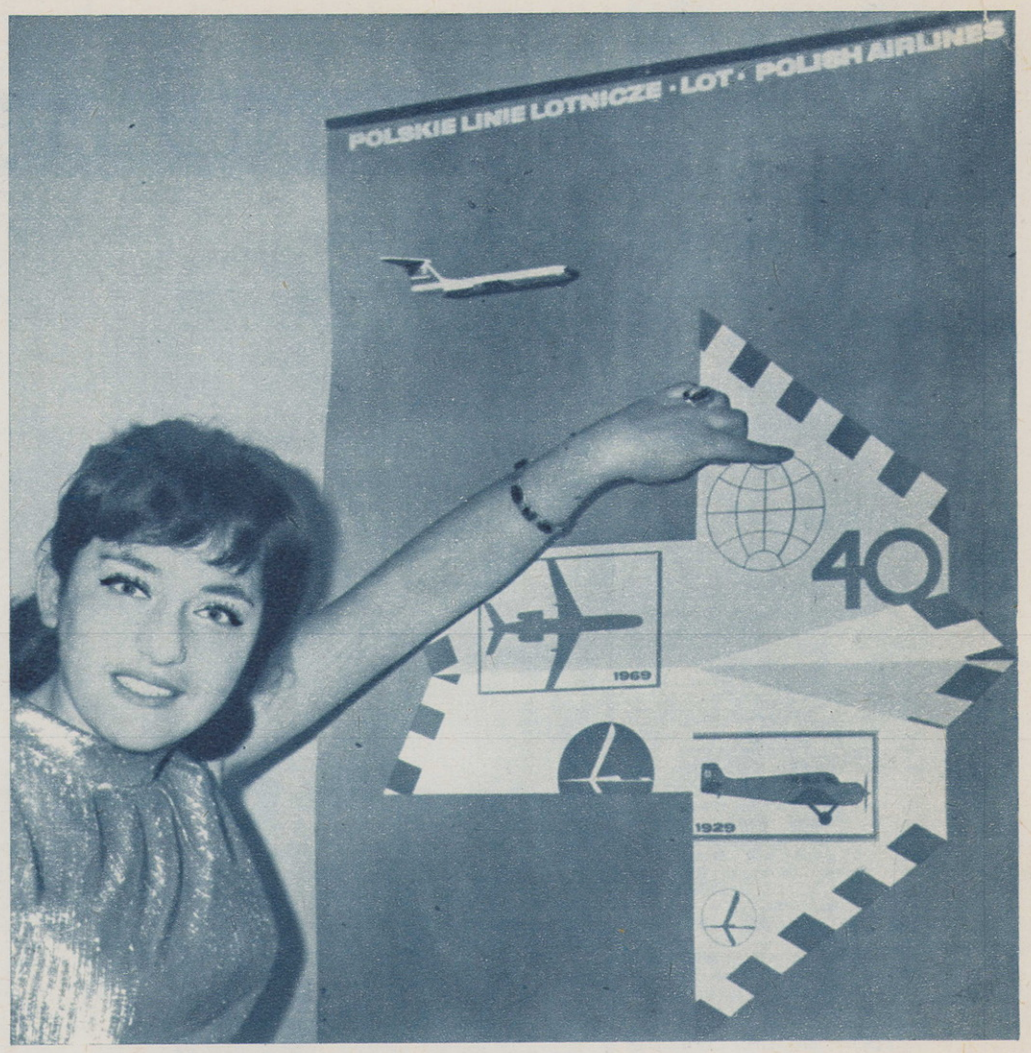
JAN PRZYBYŁOWSKI, kierownik Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji w Warszawie:
1. Dążeniem do otwarcia nowych agend PLL LOT oraz do rozbudowy Oddziału Rezerwacji — ruch pasażerski stale bowiem rośnie, a miejsca mamy w biurze bardzo mało.
2. Nowego Biura Miejskiego, przy Alejach Jerozolimskich oraz hotelu tranzytowego na lotnisku.

ZDZISŁAW NAKONIECZNY, kapitan statku powietrznego:
1. Zdobywaniem nowych kwalifikacji na kapitana i instruktora samolotów Tu-134.
2. Nowych, zdolnych pilotów do szkolenia na samoloty pasażerskie.

WIEŃCZYSŁAW ADAMKIEWICZ, st. inspektor Działu Inwestycji:
1. Pracami nad oddaniem do użytku nowego biura PLL LOT w Krakowie oraz generalnym remontem biura w Paryżu.
2. Placówek LOT-u na innych kontynentach. Mamy je już w Ameryce Północnej, Azji i Afryce, ale warto żeby było ich więcej. A w nowym 40-leciu ogromnego neonu LOT-u na innej planecie.

Niżej podpisany, czyli redaktor „LOT NOWIN":
1. Oddaniem do druku 50 z kolei numeru „LOT NOWIN". Cieszę się, że ten mój mały prywatny jubileusz zbiegł się z wielkim jubileuszem LOT-u (patrz poprzedni numer „Skrzydlatej Polski").
2. Abyśmy 50-lecie LOT-u mogli święcić okolicznościowym lotem na pokładzie supersonicznego samolotu Tu-144, oznaczonego symbolami Polskich Linii Lotniczych LOT.

(Dalszy ciąg nastąpi)



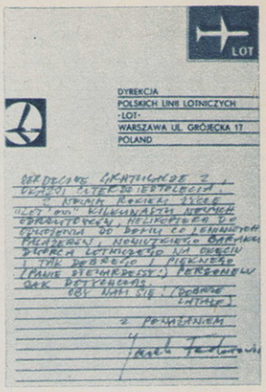
Pani Elżbieta Ostrowska przyleciała do Warszawy pierwszym samolotem z Poznania. Była jeszcze w srebrzystej sukni, w której bawiła się na sylwestrowym balu.

REWIA MODY I WDZIĘKU

W Ośrodku Kultury Polskiej w Pradze odbyła się ostatnio bardzo atrakcyjna impreza — pokaz mody polskiej. Licznie zebrana publiczność nagradzała oklaskami kreacje sukien i futer. Zgrabne modelki czechosłowackie i polskie otrzymywały brawa za wdzięk i piękne fryzury. Dodajmy, że nasz praski reprezentant — pan T. Augustynowicz postarał się, aby demonstrowane były również torby podróżne PLL LOT. Barwnym akcentem pomieszczenia, w którym odbywał się pokaz mody, były nowe kalendarze PLL LOT na 1969 rok. Nasze zdjęcia wykonane zostały na pokazie dla przedstawicieli korpusu dyplomatycznego w Pradze.

Pan Andrzej Cierniak, ekonomista, udawał się służbowo samolotem PLL LOT z Warszawy do Moskwy. Jest naszym częstym pasażerem na liniach zagranicznych.

Pani Małgorzata Krueger wraz z córeczką Mariolką wracała do Warszawy z Krakowa. Jest malarką, ma właśnie wystawę w Nowej Hucie i Nowy Rok powitała w podwawelskim grodzie.



DYREKCJA
POLSKICH LINII LOTNICZYCH
-LOT-
WARSZAWA UL. GRÓJECKA 17
POLAND

„Serdeczne gratulacje z okazji Czterdziestolecia! Z Nowym Rokiem życzę LOT-owi kilkunastu nowych odrzutowców, helikoptera do odwożenia do domu co leniwszych pasażerów, nowiutkiego baraku Dworca Lotniczego na Okęciu i tak dobrego i pięknego (panie stewardessy!) personelu jak dotychczas. Oby nam się! (Dobrze latało) — z poważaniem (—) Jacek Fedorowicz".

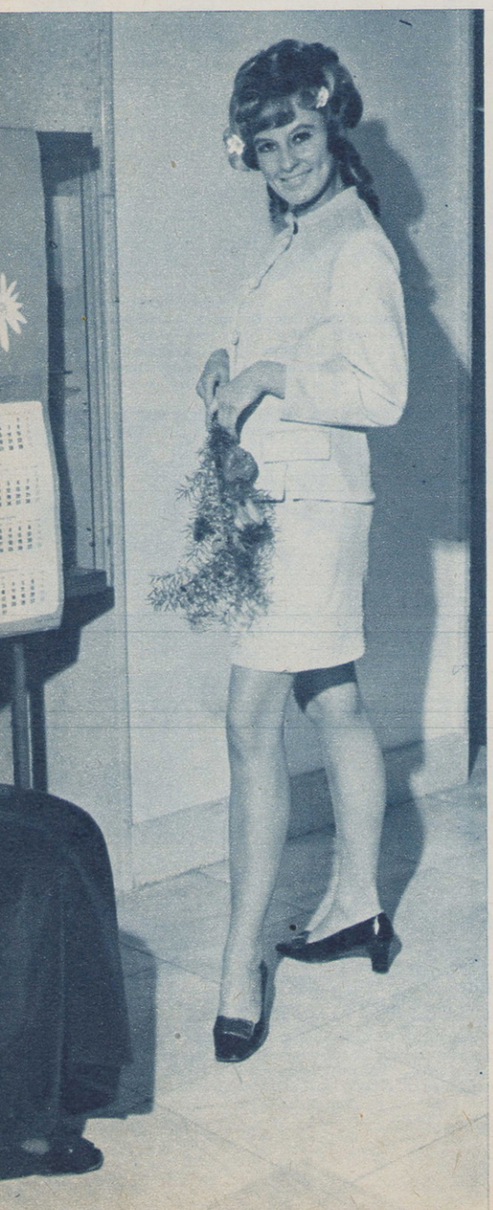
PIERWSI PASAŻEROWIE W ROKU 1969

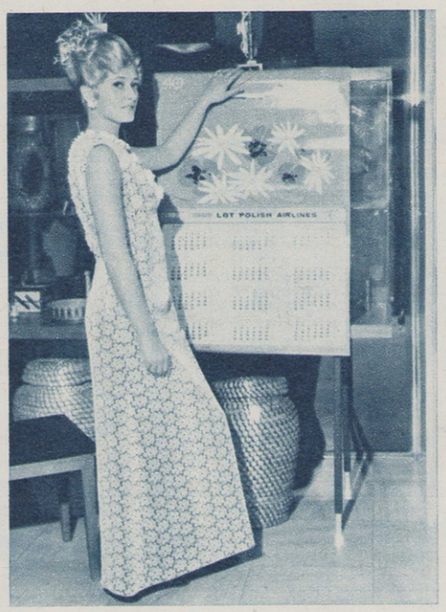
Drugiego stycznia o świcie przedstawiciele „LOT NOWIN" udali się na warszawskie lotnisko Okęcie, aby powitać pierwszych pasażerów w nowym, 1969 roku, który ma dla nas szczególne znaczenie, jest bowiem rokiem jubileuszu 40-lecia PLL LOT.

Naszym pasażerom życzyliśmy w imieniu PLL LOT wielu powietrznych podróży w rozpoczynającym się roku, sami też otrzymaliśmy serdeczne pozdrowienia dla całej załogi naszego przedsiębiorstwa z okazji rzadkiego wśród towarzystw lotniczych święta.

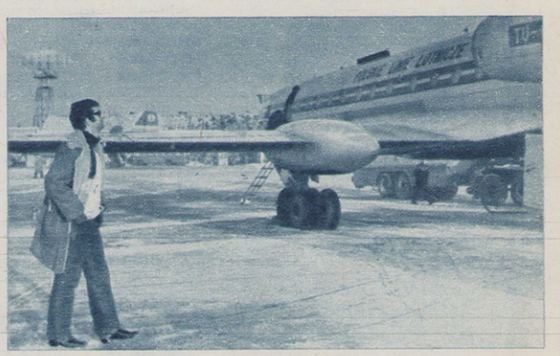
Dziękujemy i pierwszym pasażerom w 41 roku działalności LOT-u winszujemy wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i pracy zawodowej.

A oto pan Jacek Fedorowicz, jeden z najpopularniejszych ludzi w Polsce. Jest aktorem, satyrykiem, grafikiem, konferansjerem, no i przemiłym kompanem w podróży.

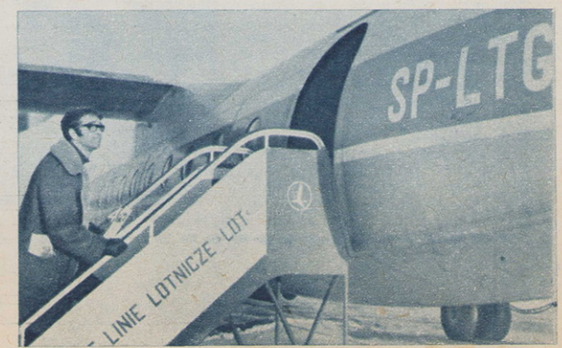




Przy okazji pan Jacek Fedorowicz zwiedził lotnisko Okęcie. Oto ogląda (jak widać — szczegółowo) samolot PLL LOT typu Il-18.



A teraz obiekt szczególnie interesujący. Oto nowy odrzutowy samolot PLL LOT typu Tu-134. „Szkoda, że nie leci do Gdańska" — westchnął pan Jacek i... udał się na pokład samolotu turbośmigłowego typu An-24, by udać się w swą pierwszą podróż powietrzną w roku 1969 do Gdańska.



NOWE BIURO PLL LOT W RZESZOWIE

Ostatnio oddane zostało do użytku nowe Biuro Miejskie PLL LOT w Rzeszowie. Mieści się ono w centralnym punkcie miasta — przy Placu Zwycięstwa. Na uwagę zasługuje nowoczesne wyposażenie obszernego wnętrza. Według opinii dziennikarzy, zgromadzonych na otwarciu Biura, jest ono najładniejsze ze wszystkich biur LOT-u w Polsce. Przy okazji warto podkreślić, że całkowita przebudowa dotychczasowych, szczupłych pomieszczeń rzeszowskiego LOT-u jest elementem realizacji planu Działu Inwestycji PLL LOT, zmierzającego do modyfikacji i unowocześnienia wszystkich biur miejskich przedsiębiorstwa w kraju i za granicą.

ROZMOWY NA LOTNISKU

W zasadzie mogę odpowiedzieć jednym słowem: NARESZCIE! Nareszcie mamy naprawdę nowoczesne Biuro Miejskie, godnie reprezentujące Polskie Linie Lotnicze LOT — mówi Elżbieta Orłowska, kierowniczka Oddziału PLL LOT w Rzeszowie. — Dotychczasowe pomieszczenia były bardzo skromne, pracowaliśmy w ciasnocie, która była dokuczliwa również i dla naszych pasażerów. Dość porównać — poprzednie biuro miało zaledwie 65 m kwadratowych powierzchni, a obecne ma ich 120. Znaczną część przestrzeni przeznaczyliśmy do dyspozycji naszych pasażerów. Wygodne fotele umożliwiają wypoczynek, a architektura wnętrza stwarza nastrój bardzo przyjemny.

Kiedyś, przed kilku jeszcze laty, poprzednie biuro było jako tako wystarczające. Rzeszów posiadał zaledwie po jednym połączeniu dziennie i to małymi samolotami typu Li-2. Obecnie mamy już po dwa rejsy dziennie do Warszawy Ilem-14, a w okresie letnim również bezpośrednie połączenie z Gdańskiem. W najbliższej przyszłości turbośmigłowe samoloty typu An-24 latać będą również i do naszego miasta. Dzięki temu skrócony zostanie znacznie czas podróży, a także powstanie możliwość uruchomienia nowych połączeń. Bardzo chcielibyśmy otrzymać linię przez Wrocław do Szczecina. Wielu marynarzy, pracujących na statkach PŻM, a także wielu pracowników przemysłu szczecińskiego pochodzi z rzeszowszczyzny. Tu mają swoje rodziny, tutaj też często przyjeżdżają. Podróż koleją poprzez całą Polskę trwa wiele godzin, połączenie lotnicze umożliwiłoby przyjazd do Rzeszowa nawet marynarzom zawijającym do kraju na krótki okres.

Tak więc z każdym rokiem przybywać nam będzie pasażerów i właśnie uruchomienie nowego Biura Miejskiego stwarza nam możliwość jak najlepszej obsługi. Przy okazji warto chyba przytoczyć kilka liczb. Oto w ciągu dziesięciu miesięcy ub. r. przewieźliśmy z Rzeszowa do Warszawy 12 166 pasażerów, to jest o 16 procent więcej niż w ciągu analogicznego okresu roku 1967. Natomiast

z Warszawy do Rzeszowa podróżowało w tym samym okresie 11 504 pasażerów, wzrost wynosił 22 procent. W okresie letnim z naszego miasta odleciało do Gdańska w ub. r. 2 351 pasażerów, a w odwrotnym kierunku z usług LOT-u skorzystało 2 169 osób. Trzeba też pamiętać, że przewozimy także znaczne ilości przesyłek towarowych.

— A może teraz parę słów o sobie?

— W PLL LOT pracuję już blisko 12 lat. Zaczęłam od stanowiska księgowej, a kierowniczką Oddziału mianowana zostałam w 1959 roku. Po wojnie latałam sportowo na szybowcach i samolotach, ale teraz pozostała mi już funkcja społeczna w Aeroklubie Rzeszowskim. Po prostu brak czasu, dom syn i córka, wiele skomplikowanych spraw technicznych i administracyjnych, 18 osób personelu, w tym w większości to mężczyźni. Trzeba pamiętać o zaopatrzeniu samolotów w paliwo, obsłudze naziemnej, o wielu ważnych drobiazgach, a tu czasami na jesieni pogoda sprawia figle i trzeba jakoś umieć wytłumaczyć pasażerom, że lot musi być opóźniony, że trzeba poczekać. A tu jeszcze i osobiste ambicje — kończę technikum ekonomiczne i marzę o wyższych studiach. Czy jednak dam radę? Czasu przecież ciągle jest tak mało. Może jednak spróbuję...

— A pani najbliższe plany?

— Dopilnowanie budowy magazynu paliw i smarów, żeby wreszcie mogły latać do nas, do Rzeszowa, turbośmigłowe „Antki".

25 DOROCZNE GENERALNE ZGROMADZENIE IATA

Dr G. van der Val, prezydent KLM, został wybrany przewodniczącym i gospodarzem 25 Dorocznego Walnego Zgromadzenia IATA (tzw. AGM), które odbędzie się 20 października 1969 r. w Amsterdamie. Ustalone jest już także miejsce obrad 26 Zgromadzenia (październik 1970). Będzie nim Teheran.

NOWY DYREKTOR

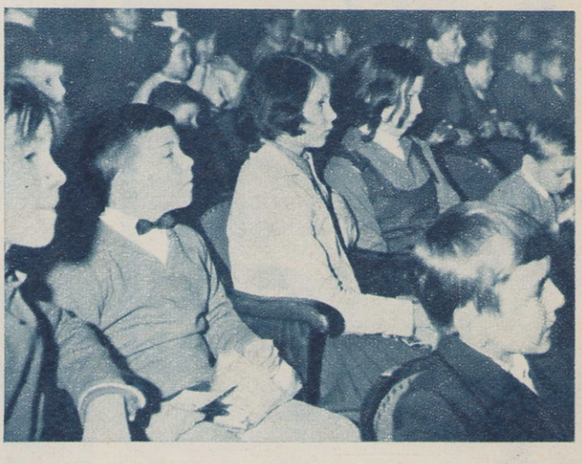
Pan Clarence C. Pell, wybitny specjalista w dziedzinie transportu lotniczego, został ostatnio mianowany dyrektorem generalnym towarzystwa ubezpieczeniowego (z siedzibą w Lozannie), zorganizowanego przez linie lotnicze.

Plany nowo uruchomionego przedsiębiorstwa zostały zatwierdzone w październiku br. po przeszło półtorarocznych przygotowaniach do otwarcia, prowadzonych pod patronatem IATA i ATA (Air Transport Association of America). Zakłada się, że nowe przedsiębiorstwo ubezpieczeniowe, stanowiące wspólną organizację linii lotniczych, zabezpieczy w przyszłości towarzystwa członkowskie przed przedsiębiorczością różnych agentów i pośredników. Nowo mianowany dyrektor pracował w kilku instytucjach, zajmujących się sprawami ubezpieczeń: w Funduszu Bezpieczeństwa Lotów, Agencji Ubezpieczeń Lotniczych (w charakterze głównego inżyniera) i w Towarzystwie Ubezpieczeń Ameryki Północnej.

Dyrektor Pell jest odpowiedzialny za angażowanie personelu i za ostateczną organizację przedsiębiorstwa, które będzie prowadził.

GWIAZDKA DLA NAJMŁODSZYCH

W pierwszych dniach stycznia sala Operetki Warszawskiej zapełniła się młodocianą publicznością. To na gwiazdkowe, tradycyjne przedstawienie przybyły dzieci pracowników PLL LOT. Program był bogato urozmaicony występami artystów, licznymi i zabawnymi konkursami, a podarunki i nagrody rozdawał sam Mikołaj, przybrany w swój tradycyjny strój.



SKRZYDLATA POLSKA

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor odpowiedzialny: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 5 (917) z dnia 2 lutego 1969 r. „Skrzydlatej Polski".